COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

PREMIÈRE SESSION — ONZIÈME PARLEMENT

---

9 EDOUARD VII, 1909

VOL. XCI

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE SIXIÈME JOUR D'AVRIL JUSQU'AU SIXIÈME JOUR DE MAI, INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1909

Débats des Communes

PREMIÈRE SESSION—ONZIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 6 avril 1909.

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

1re LECTURE

De quatre projets de loi:

Le 1er (n° 124), déposé par M. Miller, concernant la compagnie du chemin de fer de l'ouest de la baie d'Hudson;

Le 2e (n° 125), déposé par M. Miller, corcernant la compagnie du chemin de fer de l'Algoma central à la baie d'Hudson;

Le 3e (n° 123), déposé par M. Macdonell, relatif à un certain brevet de la American Barlock Company;

Le 4e (n° 126), déposé par M. Dubeau concernant le chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manuan.

MOTION D'ORDRE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose qu'à partir de ce jour, 6 avril, jusqu'à la fin de la session, les affaires du Gouvernement aient priorité le lundi, immédiatement après les questions des députés.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose que cela n'empêchera pas la Chambre de faire la discussion des bills privés.

Sir WILFRID LAURIER: Les bills privés restent au premier rang sur l'ordre du jour.

(La motion est adoptée.)

LA COMPAGNIE D'IMPRIMERIE LOGBERG.

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat) dépose les documents demandés par la Chambre, donnant le montant d'argent payé à la compagnie d'imprimerie Logberg. Cet état aurait dû être déposé le 26 mars dernier. Celui qui a été déposé ce jour-là était marqué "supplémentaire." L'état déposé aujourd'hui renferme les chiffres contenus dans celui du 26 mars dernier.

ACHATS DU DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désire donner une explication personnelle. L'honorable député de Leeds (M. Taylor) a dit l'autre jour que le premier ministre m'avait permis de mettre la main dans le coffre public et de payer pour l'achat d'un manteau de dame, de sept matinées de dame, et huit costumes de dame. J'ai été grandement surpris l'autre jour lorsque j'ai entendu mon honorable ami le député de Leeds (M. Taylor) se servir du langage suivant dans un discours qu'il prononçait devant la Chambre. Je vais citer cette partie de son discours et je déposerai devant la Chambre les pièces que j'ai ici afin qu'elle puisse juger si l'accusation portée contre moi est bien fondée ou non. L'honorable député à la séance du 2 avril a parlé comme suit:

La dépense que je relève plus loin portée au compte du chenal de navigation, le ministre pourrait-il me dire quelle quantité de vase elle lui a permis d'extraire? Voici quelques-unes des inscriptions de la page O—163 du rapport de l'auditeur général:

7 matinées à $13.

(Rires.)

Je m'étonne que le premier ministre trouve en ceci matière à rire. C'est en lui que le peuple a mis sa confiance, et cependant il tolère qu'un de ses ministre gaspille ainsi les deniers publics.

1 manteau de dame.. .. .. $25
8 costumes de dame à.. 30

Ces dépenses se chiffrent à $744.

.. ..

Une VOIX : Quelles étaient ces dames?

M. GEO. TAYLOR : Je l'ignore.

Et plus loin.

Le premier ministre a tellement ri aux éclats qu'il n'a pas dû entendre les citations que j'ai faites ce soir; qu'il me dise donc pourquoi on a payé $30 pièce huit costumes de dame que l'on a inscrits au compte du chenal de navigation.

Si je me rappelle bien, l'honorable député lisait alors dans le rapport de

l'auditeur général, cette liste de matinées, manteaux et costumes pour dames. Il y a dans ce rapport un compte qui s'élève à $744.50 et qui correspond exactement à la somme mentionnée par l'honorable député dans son discours. Ce compte se lit comme suit:

De L. C. De Tonnncour, Montréal, 28 casquettes, six blouses à $13.

Non pas "blouses pour dames", mais blouses purement et simplement.

Un pardessus à $25.

Non pas un manteau, comme l'honorable député a dit.

Costumes. . .

Non pas costumes pour dames, mais costumes.

Huit à $30; pardessus, trois à $32, neuf à $25; pantalons et gilets en tricot, cinq à $10.50.

La Chambre voit qu'il n'est pas question du tout dans ce compte de costumes ou blouses de dames. Je n'ai pas devant moi le rapport de l'auditeur général. Je suppose que mon honorable ami présentera pour moi mes excuses aux employés de mon département pour les avoir reprimandés dès le lendemain des remarques de l'honorable député pour avoir acheté des blouses de dames. Naturellement lorsque j'ai vu l'honorable député lire dans le Livre bleu, j'ai cru qu'il lisait correctement. J'ai accepté sa parole, et j'ai reprimandé les employés de mon département. Mais ceux-ci m'ont immédiatement répondu qu'il y avait erreur absolue. On n'avait acheté ni costumes, ni blouses ni quoi que ce soit pour dames. Tout cela sortait de l'imagination fertile de mon honorable ami. Afin de compléter la preuve, je déposerai devant la Chambre les comptes mêmes. Ils sont en français et j'en donnerai lecture dans cette langue.

M. J. D. REID: Lisez-les en anglais aussi.

L'hon. M. BRODEUR: Voici le compte:

Montréal, 12 août 1907.

De L. C. de Tonnancour.

1907.		
Août 12—9	pardessus à $25..	$225 00
" 12—8	costumes à $30..	240 00
" 12—5	pants and sweaters à $10.50. casquettes..	52 50 24 50
" 12—1	pardessus..	32 00
" 12—1	pardessus..	32 00
" 12—1	pardessus..	32 00
" 12—1	manteau..	25 00
" 12—1	coiffure..	3 50
" 12—6	blouses..	78 00
	Total..	$744 50

On voit qu'il n'est pas question du tout dans ce compte de costumes, de blouses ou de robes pour dames. La traduction qui a été faite par l'auditeur général, n'est peut-être pas absolument correcte, mais je ne dirai pas qu'elle est inexacte. Dans tous les cas je proteste contre la conduite de mon honorable ami qui a jugé à propos de m'accuser devant cette Chambre d'avoir acheté des vêtements de dames, lorsque dans le livre même qu'il lisait ces mots n'y étaient pas. J'espère que mon honorable ami saisira la première occasion possible pour retirer l'accusation qu'il a portée contre moi, et s'il agit ainsi, cela l'empêchera, de même que quelques-uns de ses amis, d'aller dans les assemblées publiques, dire que le ministre de la Marine et des Pêcheries a acheté des vêtements de femmes. Je puis dire, pour l'information de mon honorable ami que ces blouses, costumes, pardessus et manteaux, sont des vêtements de matelots, et que depuis nombre d'années le département a coutume de les acheter tous les ans. J'espère que mon honorable ami voudra bien retirer ce qu'il a dit.

M. GEORGE TAYLOR: Monsieur l'Orateur, j'ai été quelque peu surpris ce matin lorsque j'ai reçu la lettre suivante:

Cabinet du ministre de la Marine et des Pêcheries,

Ottawa, 6 avril 1909.

Monsieur George Taylor,
Chambre des communes, Ottawa.

Cher monsieur Taylor,—Je vous avertis que je me propose de soulever aujourd'hui devant la Chambre une question de privilège, lorsque l'ordre du jour sera appelé, au sujet de l'accusation que vous avez portée contre moi dans votre discours l'autre jour, à l'effet que j'aurais mis la main dans le coffre public pour acheter des manteaux et des costumes de dames.

Croyez-moi,
Bien à vous,
(Signé): L. P. BRODEUR.

L'autre jour, au cours de mes observations, je me suis servi du langage que voici:

Je désire savoir du ministre combien de vase on a enlevée du chenal de navigation au moyen de ce crédit? Cette dépense est portée au compte du chenal de navigation. Ces comptes figurent au rapport de l'auditeur général, page O—163:

7 blouses pour dames à $13.

(Exclamations).

M. GEORGE TAYLOR: Je m'étonne que le premier ministre puisse trouver matière à hilarité ici. Il est le dépositaire, le mandataire du peuple, et cependant il permet à un de ses collègues de plonger la main dans le coffre public et de faire pareil gaspillage.

Je n'ai pas reproché au ministre d'avoir dépensé les deniers publics pour son propre usage personnel ou pour les besoins du pays. Mes observations portaient sur les trois vêtements fournis aux marins à $40 pièce.

(Exclamations).

M. l'ORATEUR: Silence, messieurs.

M. GEORGE TAYLOR: Si le ministre veut abréger ce débat, qu'il fasse taire ses

bouledogues qui font un vacarme chaque fois que je prends la parole.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! L'honorable député ne doit pas se servir de pareille expression.

M. GEO. TAYLOR: Je retire l'expression "bouledogue", pour y substituer celle de "partisan". Mais c'est bien ainsi qu'il se comportent.

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

M. GEO. TAYLOR: Je veux faire preuve de courtoisie envers cette Chambre et envers tous mes collègues, mais j'entends qu'on me traite aussi avec courtoisie. Si ces messieurs désirent soulever un vacarme comme le tumulte de vendredi soir, libre à eux de le faire.

L'hon. M. FISHER: Je rappelle l'honorable député au règlement. Il se sert de menaces à l'endroit de ses collègues.

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Nul député n'a le droit de se permetre, dans ses observations, de menaces sous une forme qulconque.

M. GEO. TAYLOR: Il n'y a pas de menace ici.

L'hon. M. FISHER: Je demande votre décision, monsieur l'Orateur. L'honorable député a proféré une menace à l'adresse de cette Chambre.

M. l'ORATEUR: Je rappelle l'honorable député au règlement.

M. GEO. TAYLOR: Je retire cette expression. Je me fais toujours un devoir d'obéir au président de la Chambre.

1 manteau de dame.. .. .. $25
8 costumes de dames, chacun.. .. 30
La totalité de ces comptes. . .

Je n'ai pas voulu donner lecture de tous les articles, vu que j'avais cité la page du rapport de l'auditeur général. . .

. . . est de $744.

Au premier article figurent les chapeaux et rien n'indique qu'il s'agit de coiffures de dames ou de chapeaux d'hommes, mais tout porte à croire qu'il s'agit de casquettes pour marins. A l'autre article figurent sept blouses de dames. . . (Protestations à droite).

Le mot "dames" ne figure pas dans le rapport de l'auditeur général. (Exclamations ironiques.)

Comme chacun le sait, l'auditeur général condense son rapport et je dois faire ici une observation que peuvent corroborer tous les députés qui appartiennent à la classe commerciale, carrière que je poursuis moi-même depuis un quart de siècle: que le ministre ou tout autre député se rende chez Bryson et Graham ou chez Ross, ou chez Murphy, et s'il s'informe du prix des blouses, on lui dira de prendre l'ascenseur et de se rendre au premier étage.

L'hon. M. FISHER: Ce n'est pas sérieux.

M. GEO. TAYLOR: Le ministre de l'Agriculture n'y entend rien du tout. Il n'a jamais exercé la profession commerciale. Mais j'en appelle ici au jugement des marchands, parmi mes collègues; quand un client s'informe du prix des blouses, cela s'entend des blouses de dames et de rien autre chose, puis quand le client s'informe du prix d'un manteau, il veut désigner par là un manteau de dame; car c'est là le terme consacré dans le commerce. S'il s'informe du prix d'un costume, on lui indique le département des dames. S'il s'agit de représentations théâtrales et qu'on ait besoin de costumes, il faut avoir soin d'ajouter "costume d'acteur ou d'actrices", mais dans le commerce, le terme "costume" s'entend de vêtements de dames et ainsi j'avais raison de me servir du terme "dames". Il y a quelques années, lorsque je discutais l'achat de quelques plastrons pour marins, mon honrable ami revint à la charge et expliqua ce qu'il faut entendre par terme "dickey", en français. Voici ses paroles:

L'honorable député trouve matière à critique dans le prix payé pour les plastrons (dickeys). Sait-il bien ce qu'il faut entendre par plastron (dickey)? Il est fort possible qu'il l'ignore: c'est le terme propre par lequel on désigne le devant en flanelle blanche qui fait partie de l'uniforme du marin.

Je déclare au ministre que cela est inexact.

L'hon. M. BRODEUR: Si je ne me trompe, l'honorable député a retiré le mot "dames" et il a ajouté que ce mot ne figure pas dans l'extrait du rapport de l'auditeur général qu'il nous a cité.

M. GEO. TAYLOR: Le ministre ne tient guère à expédier la besogne de la Chambre; autrement, il se serait abstenu d'insister sur ces détails insignifiants; mais, comme il l'a fait, je suis autorisé à donner une explication et cette explication se trouve dans l'extrait emprunté au hansard de 1908. Quand le ministre révoqua en doute mon affirmation, je crus que ce serait faire perdre à la Chambre un temps précieux que de lui répliquer. Par "dickey" il faut entendre un faux devant de chemise en toile, et cependant le ministre affirme que cela fait partie de l'uniforme du marin. L'explication qu'il nous donne aujourd'hui ne me semble guère plus acceptable, mais il conviendrait de faire déposer ces comptes sur le bureau, à la prochaine assemblée du comité des comptes publics, puis d'appeler les témoins, afin de constater qui a acheté ces blouses. Mais, en ce qui concerne l'emploi du mot "da-

mes", il ne figure pas au rapport de l'auditeur général.

(Exclamations).

M. GEO. TAYLOR: Je me suis contenté d'indiquer l'acception de ce mot dans le langage commercial. Le ministre, ajoute qu'après s'être renseigné auprès de ses fonctionnaires, il a appris qu'on n'a jamais rien acheté pour l'usage des dames. Il me serait facile d'indiquer dans les comptes publics quatité d'articles achetés pour dames.

Une VOIX: Pour le steamer "Arctic"?

M. GEO. TAYLOR : Il ne s'agit pas de chapeaux de dames pour le steamer "Arctic", mais pour les vapeurs qui naviguent dans le canal. C'est ici que figurent les articles pour dames. Le ministre m'a porté le défi et je me ferai un devoir de produire la liste des articles pour dames qui figurent dans le rapport de l'auditeur général. Puis je demanderai au ministre de présenter ses excuses à la Chambre, pour avoir révoqué en doute l'exactitude de mes observations au sujet de cette citation que j'emprunte au rapport de l'auditeur général. Le ministre aurait pu s'employer plus avantageusement qu'a ramener le débat sur cette expression.

L'hon M BRODEUR : Que l'honorable député se livre à toutes les recherches qu'il voudra et il constatera que son affirmation est inexact. Il se convaincra que tous ces articles ont été achetés pour les marins.

M. GEO. TAYLOR : C'est un véritable gaspillage. Autant vaudrait jeter l'argent au fond du fleuve que d'acheter huit blouses, à $30 pièce, pour les hommes attachés au service des steamers et des dragueurs, sur les canaux de navigation. Viennent ensuite les manteaux à $30. Or, les dames seules portent des manteaux. On n'achète pas des manteaux pour les ouvriers qui travaillent sur les dragueurs. Je m'étonne que le ministre ose prendre la parole et affirmer que ces dépenses constituent un légitime emploi de deniers publics.

EXAMINATEURS DU SERVICE CIVIL.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Maintenant qu'on a réglé cette grave et délicate question, je désire savoir si le premier ministre a décidé si le Gouvernement a, oui ou non, le devoir de déposer sur le bureau, conformément à la loi, le rapport des examinateurs du service civil. Voilà trois ou quatre fois que je demande le dépôt de ce rapport et il n'est pas encore sur le bureau. Il me vient de diverses sources des demandes de renseignements au sujet des règlements, et je suis dans l'impuissance de répondre à mes correspondants, parce qu'il n'y a encore rien sur le bureau.

Sir WILFRID LAURIER : Il a surgi quelque malentendu entre les commissaires du service civil et le secrétaire d'Etat. Je tâcherai d'apporter à l'honorable député une réponse demain même.

JETEE DE PORT-STANLEY.

M. T. W. CROTHERS (Elgin-ouest): J'appelle l'attention du Gouvernement, surtout celle du ministre des Travaux publics sur le renseignement que j'ai reçu d'un citoyen respectable du village de Port-Stanley; c'est qu'il existe trois mois d'arriéré dans le paiement des gages des journaliers employés à la jetée de l'Etat. Au commencement de la session, j'ai déjà appelé l'attention du ministre des Travaux publics sur la situation qui existe à cet endroit. En justice pour le ministre, je dois déclarer qu'il a apporté toute la promptitude voulue au règlement de cet arriéré; mais si je suis bien renseigné, il existe encore trois mois d'arriéré et je tiens à savoir du ministre si son département entend que nous lui rafraîchissions la mémoire tous les mois, au sujet du paiement de ces salaires. S'il en est ainsi, je prendrai note de la chose dans mon agenda et je veillerai à rafraîchir la mémoire du ministre tous les mois. Si je suis bien renseigné et je tiens ce renseignement d'un citoyen respectable de ce village, je demanderai au ministre des Travaux publics de veiller à ce qu'on paie le salaire de ces ouvriers. Il est réellement intolérable de priver ces ouvriers de leur salaire, pendant trois mois au cours de l'hiver.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai reçu aucun renseignement au sujet de cet arriéré dans le paiement des gages des ouvriers employés à Port-Stanley. J'irai aux renseignements.

ADOPTION DES SUBSIDES EN EPREUVE DEFINITIVE.

La Chambre passe à la délibération des résolutions budgétaires sur lesquelles a fait rapport le comité des subsides.

L'hon. M. HAGGART: Monsieur l'Orateur, je soulève une question de règlement. C'est une innovation que de se contenter de donner le numéro de chaque article et le montant. Le règlement de la Chambre veut qu'on donne lecture de l'article lui-même.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): L'honorable député fait erreur au sujet de la pratique suivie, ces années dernières. Si je ne me trompe, la pratique établie est précisément celle que nous suivons maintenant. Il est entendu que lorsqu'un député désire porter la parole sur quelque item, il en prend note et exprime son avis, lorsque cet article se présente.

M. J. D. REID: J'ai essayé de trouver dans les budgets les différents chapitres et je ne peux pas dire ce que nous adoptons. Je ne vois aucun moyen de trouver les chapitres.

L'hon. M. FIELDING: Il n'existe pas de difficulté réelle, bien qu'il faille se donner un peu de peine. Si l'honorable député veut bien consulter les Procès-Verbaux de chaque séance du comité il trouvera les item.

L'hon. M. HAGGART : Le règlement de la Chambre veut que l'item soit lu, bien que la règle n'ait pas été appliquée.

M. l'ORATEUR: Les deux orateurs, mes prédécesseurs, m'ont informé qu'ils avaient l'habitude de lire le montant. Si l'honorable député insiste pour obtenir la lecture de l'item, il en a le droit.

L'hon. M. FOSTER: Le règlement de la Chambre veut que lecture soit faite de l'item en discussion aussi bien que du montant, afin que la Chambre en soit informée. Pourtant, dans la pratique, on a reconnu que cela faisait perdre beaucoup de temps et pour faciliter l'expédition des affaires, l'usage a été adopté de lire simplement le numéro de la résolution et les montants des divers item. Je suis bien disposé à m'en tenir à cette règle et les honorables députés comprendront ce qui était en discussion en se rapportant aux Procès-Verbaux.

Collège militaire royal de Kingston, installation additionnelles, $57,000.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je propose que ce chapitre de $57,000 soit réduit à $37,000.

(La motion est adoptée.)

M. EDWARDS: J'ai l'honneur d'attirer l'attention de l'honorable ministre sur l'item de $15,000 destiné à un hôpital vétérinaire qui devait, je crois, être supprimé.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'on l'a supprimé en séance du comité.

M. EDWARDS: On l'a adopté en comité des subsides, et le ministre a dit qu'il le supprimerait dans la délibération en dernière épreuve.

L'hon. M. PUGSLEY: Je remercie mon honorable ami (M. Edwards) d'avoir attiré mon attention sur ce point. Je pensais que l'article avait été étudié en comité et avait été supprimé. Je propose maintenant que l'item en question soit supprimé.

(L'item ainsi modifié, est adopté).

Travaux publics, portés au compte du revenu.—Ports et rivières, Nouveau-Brunswick, cap Richibucto, jetée brise-lames, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Je propose que cet item soit diminué de $10,000 à $5,000. La raison est que nous ne pourrons pas dépenser plus de $5,000 cette année.

(L'item ainsi modifié, est adopté).

Département de la Milice et de la Défense.—Appointements $111,690.

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Je propose en amendement que les mots suivants soient ajoutés "comprenant le traitement de C. L. Panet, $2,600." Cela ne comporte pas une augmentation. Le motif de l'amendement est que l'auditeur général ne paiera pas ce montant sans que le nom soit mentionné. D'après la nouvelle loi du service civil il n'y a pas de disposition relative aux secrétaires particuliers. Ce montant est précisément ce qui a été payé mais il comprend une somme de $500 pour un secrétaire particulier. Je demande que ces mots soint ajoutés pour que le traitement puisse être payé.

(L'amendement est adopté.)

Canal de la Trent.—Construction, $1,000,000.

M. J. A. CURRIE présente une motion demandant que l'item de $1,000,000 destiné à la construction du canal de la Trent, soit diminué du montant quelconque qui est affecté à la dépense du canal de Newmarket.

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté).

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames,	Lancaster,
Barnard,	Lortie,
Barr,	Macdonell,
Blain,	McCall,
Boyce,	McCarthy,
Bradbury,	Magrath,
Broder,	Marshall,
Burrell,	Middlebro,
Chisholm (Huron),	Nantel,
Clare,	Northrup,
Crothers,	Paquet.
Currie (Simcoe),	Reid (Grenville),
Daniel,	Russell,
Doherty,	Schaffner,
Donnelly,	Sexsmith,
Edwards,	Smyth,
Elson,	Sproule,
Foster,	Stanfield,
Goodeve,	Stewart,
Gordon (Nipissing),	Taylor (Leeds),
Haggart (Lanark),	Thoburn,
Henderson,	Thornton,
Herron,	White (Renfrew),
Hughes,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Kidd,	
Lake,	Wright.—52.
Lalor,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Beauparlant,	McIntyre (Perth),
Béland,	McIntyre (Strathcona),
Bickerdike,	McLean (Huron),
Black,	Major,
Borden (sir Fred.),	Marcile (Bagot),
Boyer,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Brodeur,	
Brown,	Martin (Regina),
Calvert,	Martin (Wellington),
Carrier,	Meigs,
Carvell,	Michaud,
Cash,	Miller,
Chisholm (Antigonish),	Molloy,
Chisholm (Inverness),	Murphy,
Conmee,	Nesbitt,
Currie (Prince-Ed.),	Neely,
Demers,	Parent,
Dubeau,	Paterson,

Ethier,	Proulx,
Fielding,	Pugsley,
Fisher,	Rankin,
Fortier,	Rivet,
Fowke,	Ross,
Gauvreau,	Roy (Montmagny),
Girard,	Rutan,
Gladu,	Savoie,
Gordon (Kent),	Schell,
Hodgins,	Sealey,
Hunt,	Séguin,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Smith (Middlesex),
Lapointe,	Stratton,
Laurier (sir Wilfrid),	Sutherland,
Lavergne,	Talbot,
Law,	Tobin,
Lemieux,	Tolmie,
Loggie,	Turcotte (Nicolet),
Lovell,	Turgeon,
MacNutt,	Turriff,
McCoig,	Verville,
McCraney,	Warburton,
	Wilson (Laval).—80.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Macdonald,	Madden,
Kyte,	Lennox,
McAlister,	Sharpe (Lisgar),
McLean (N.S.),	Rhodes,
Pickup,	Jameson,
Geoffrion,	Crosby,
McLean (Sunbury),	Price,
Prowse,	Staples,
White (Alta.),	Campbell,
Smith (Nanaïmo),	Cowan,
German,	Arthurs,
Guthrie,	Wallace,
Harty,	Fraser,
Templeman,	Taylor (C.-A.),
Pardee,	Sharpe (Ontario),
Aylesworth,	Haggart (Winnipeg),
Smith (Stormont),	Blondin,
Knowles,	Meighen,
Graham,	Borden (Halifax),
Emmerson,	Maclean (York-sud),
Sifton,	Roche,
Oliver,	Osler,
Clark (Red Deer),	Monk,
McColl,	Barker,
Clarke (Essex),	Porter,
McGiverin,	Armstrong,
McMillan,	Perley,
LeBlanc,	Crocket,
Sinclair,	Worthington,
Harris,	Bristol,
Devlin,	Forget,
Chew,	Owen,
Low,	Lewis,
Allen,	Beattie.

(L'item est adopté).

ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCE.

Sur la proposition de M. Fielding la Chambre siège en comité de voies et moyens.

L'hon W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Les fonctionnaires de la Chambre, conformément à l'usage, ont passé par les différentes phases de la discussion durant les séances du comité des subsides et qui ont été approuvés par la Chambre; ils 'ont fait les additions nécessaires et ont préparé les résolutions tendant à donner effet aux désirs du comité des subsides. J'ai en conséquence l'honneur de proposer la résolution suivante:

La Chambre décide que, pour faire face au subside accordé à Sa Majesté pour cetaines dépenses du service public durant l'exercice expirant le 31 mars 1909, la somme de $3,371,-935.82 soit accordée sur le fonds consolidé du revenu du Canada.

(La motion est adoptée).

L'hon. M. FIELDING: J'ai l'honneur de proposer une autre résolution ainsi concue:

La Chambre décide que, pour faire face au subside accordé à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public durant l'exercice expirant le 31 mars 1910, la somme de $45,772,-253.17 soit accordée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

(La motion est adoptée).

Rapport est fait des résolutions qui sont lues pour la 1re et la 2e fois et adoptées.

L'hon. M. FIELDING demande à présenter un bill (n° 117) tendant à accorder à Sa Majesté certaines sommes d'argent nécessaires pour subvenir aux dépenses du service public pour les exercices expirant respectivement le 31 mars 1909 et le 31 mars 1910.

—Ce bill a été préparé par le fonctionnaire de la Chambre suivant l'usage établi et je crois que la Chambre peut sans crainte estimer qu'il est conforme et l'adopter en le faisant passer par les différentes phases régulières.

(La motion est adoptée: le bill est lu pou la 1re et la 2e fois; il est délibéré sommairement en comité général qui en fait rapport; puis il est lu pour la 3e fois et adopté).

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LE PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre passe à la suite de la discusion sur la motion de M. Fielding, tendant à autoriser le Gouverneur en conseil à avancer, à titre de prêt, à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, une somme n'excédant pas $10,000,000.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine, Montréal): Mardi dernier, le ministre des Finances, au nom du Gouvernement, a présenté à l'examen et à la discussion de la Chambre, une résolution qui débutait par ces mots:

Il y a lieu d'autoriser le Gouverneur général en conseil à avancer par voie d'emprunt à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique une somme n'excédant pas dix millions de dollars en vue d'aider la compagnie à compléter la construction de la section des prairies de la division ouest du chemin de fer national transcontinental.

Il n'est pas nécessaire que je donne lecture de la résolution complète, d'autant plus qu'elle formera le suiet de la discussion dans laquelle nous allons entrer. Bien

que cela puisse paraître inutile, je désire passer rapidement en revue l'historique de la question.

En 1903, le Gouvernement présenta à la Chambre et au pays un projet de construction d'un chemin de fer transcontinental, allant de Moncton à Prince-Rupert. Ce chemin de fer fut divisé en deux porties, la division est et la division ouest. La division est devait être construite par le Gouvernement et affermée. Ce projet n'est pas en discussion aujourd'hui, bien qu'il puisse être le sujet d'une longue discussion à la Chambre, et il n'y a pas de doute que nous nous en occuperons à une prochaine occasion.

La division ouest est celle qui forme principalement l'objet de cette résolution et j'ai l'intention de borner mes observations à cette partie de cette grande entreprise. La division ouest, comme on le sait, est partagée en deux parties, la section des prairies, qui s'étend de Winnipeg à Wolfe-creek, sur une distance de 916 milles, et la section des montagnes qui s'étend de Wolfe-creek, sur une distance de 836 milles. Les conditions d'après lesquelles ces deux sections doivent être construites, bien que similaires, ne sont pas identiques. La section des prairies, qui était regardée comme la plus facile, devait être construite par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. On devait, dans la convention primitive, lui accorder le revenu de $13,000 d'obligations par mille. Mais, comme nous le savons, cette entente fut modifiée en 1904 de façon que la compagnie devait recevoir en argent comptant la somme de $13,000 par mille pour la construction de cette section des prairies.

Nous voyons, à l'expiration de six ans, que les choses ont pris une toute autre tournure; aujourd'hui, on nous soumet un projet de résolution déclarant qu'il y a lieu de venir en aide à cette compagnie qui devait construire la section des prairies sans aucune autre aide que notre garantie à concurrence de $13,000 par mille. Cette compagnie nous demande de lui faire une avance de $10,000,000, et la formule du début de la résolution devrait, semble-t-il, être modifiée. Il faudrait dire, non pas "il y a lieu etc.," mais "une regrettable nécessité nous oblige à autoriser ce prêt de $10,000,000 par le Gouverneur en conseil." Certains honorables députés ont sans raison supposé que la gauche prenait une attitude tranchée d'hostilité par rapport à ce prêt. C'est ce que l'honorable représentant de Lambton-ouest (M. Pardee) s'est efforcé de faire dire aux membres de l'opposition; ce sont les sentiments qu'il s'est efforcé de nous attribuer. On devrait, semble-t-il, nous laisser le soin de définir notre attitude au sujet de cette opération. Nous ne sommes pas opposés à cette proposition de prêt d'une somme de $10,000,000, pourvu qu'il soit effectué dans des conditions acceptables; mais, en notre qualité de loyale opposition de Sa Majesté, nous avons le droit, et même c'est notre devoir, avant de donner notre assentiment à une proposition tellement inattendu et inusitée, d'exiger les renseignements les plus détaillés quant aux circonstances qui ont produit cette erreur de calcul; qu'on nous convainque que la compagnie a fait tout en son pouvoir avant de requérir l'aide du Gouvernement; enfin, que la garantie qu'on nous offre est la meilleure qu'il soit possible d'obtenir, et la meilleure que le ministre des Finances, le gardien du Trésor, ait été à même d'obtenir de ces emprunteurs.

En dernier lieu, il sera de notre devoir, je pense, quand le moment sera venu, de soumettre certaines modifications de nature à améliorer le projet de loi, en vue de prévenir la répétition de ce qui nous arrive aujourd'hui. Rien ne fait voir jusqu'ici que le ministère se soit montré exigeant à l'égard de cette compagnie, qu'il ait hésité à consentir à ce prêt. Il incombe donc à l'opposition de prendre les précautions nécessaires pour sauvegarder l'intérêt public.

Si la circonstance n'était pas tellement grave, il paraîtrait presque risible de faire le rapprochement entre les promesses faites par le ministère actuel en 1903, et le démenti que la suite des évènements y a donné.

J'ose dire que jamais il n'est arrivé à aucun groupe d'hommes au Canada de se tromper à ce point dans leurs calculs. Dans le compte rendu des débats de 1903, on relève maint en maint passage relativement aux divisions de l'Est et de l'Ouest, dans les discours du ministre des Finances et du premier ministre qui ont engagé le Parlement à agréer cette proposition; et c'est sur ces promesses que le pays a ratifié l'opération.

Il est facile de prouver que les promesses alors faites n'ont aucunement été remplies. Reportez-vous, par exemple, à quelques-uns des passages en question. Sir Wilfrid Laurier, le 30 juillet 1903, s'est exprimé en ces termes:

> Inutile d'insister sur l'importance de cette convention de la part de la compagnie. Elle supprime à peu près tout aléa pour cette garantie du Gouvernement. L'Etat n'est pas appelé à avancer un seul sou. Nous fournissons notre garantie et rien de plus. Et notre garantie de 75 p. 100 du prix de construction du chemin doit être suppléée par la garantie et le crédit de la compagnie du Grand-Tronc elle-même.

Remarquez bien, le premier ministre déclare que pas un seul sou ne doit être avancé par notre Gouvernement. Le ministre des Finances, au sujet de la section des prairies, a déclaré, le 10 août 1903, ce qui suit:

> Nous garantissons les trois quarts du coût de la division de l'ouest, mais cette garantie ne dépasse pas un certain chiffre. Notre ga-

rantie,—je ne dis pas le coût du chemin, mais notre garantie,—est limitée à $13,000 par mille sur la section des prairies, et à $30,000 par mille sur la section des montagnes. Si le prix de revient du chemin est moins élevé que celui qui a servi de base à ces garanties, notre garantie n'excédera pas les trois quarts de ce prix, mais si le chemin coûte plus cher,—et certains députés prétendent qu'il va coûter fort cher,—la limite de notre garantie reste la même, mais la compagnie devra pourvoir à l'augmentation du prix de revient, quel qu'en puisse être le chiffre, afin que le chemin puisse être terminé. Le Grand-Tronc-Pacifique accepte ces conditions.

Puis, dans la même circonstance, le ministre des Finances s'est exprimé en ces termes:

Quant à la section des prairies, nous ne prenons aucun engagement quelconque, si ce n'est que nous garantissons les obligations. Mais mon raisonnement repose sur l'hypothèse que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique mènera son entreprise à bonne fin, et je crois que les fortes sommes qu'elle y consacre sont un sûr garant de son habileté et de sa bonne foi. En supposant que le Grand-Tronc-Pacifique remplisse les obligations que lui impose le contrat et que nous ne soyons appelés à faire que ce dont nous sommes convenus, nous ne prenons aucun engagement en ce qui a trait à la section des prairies , attendu que le Grand-Tronc-Pacifique consent à payer l'intérêt du commencement à la fin sur le coût de construction de cette section.

Ainsi donc, c'est sur des représentations comme celles-là faites en cette Chambre et au dehors, qu'on a fait régler les conditions du marché conclu avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il fut nettement déclaré que la section des prairies ne coûterait pas au pays un seul sou, mais que tout ce que nous aurions à faire serait de donner une garantie, dont nous ne serions jamais du reste appelés à verser le montant, sur les premiers $13,000 par mille appliqués à la construction du chemin de fer. Et maintenant nous voyons qu'il a été adressé au Gouvernement une lettre qui a paru peu de temps après la dernière élection générale, où se trouve exposée la véritable situation en 1908, situation très différente de celle que l'on pronostiquait en 1903. Je ne puis m'empêcher de me demander si cette lettre a bien été écrite pour la première fois à la date de sa publication, et si le Gouvernement n'avait pas la puce à l'oreille déjà auparavant au sujet de cette demande qu'on devait lui faire. Je me demande même s'il n'existait pas quelque entente entre le ministre et le signataire de cette lettre dès avant la dernière élection générale, entente qui expliquerait l'excessive activité du Grand-Tronc, qui s'est employé entièrement en faveur d'un seul des grands partis politiques. C'est là un point sur lequel nous aimerions à être renseignés avant la fin du présent débat: quand, pour la première fois, le ministre des Finances et ses collègues ont-ils été informés qu'il faudrait un surcroît d'aide pour cette compagnie, que celle-ci allait demander du secours bien au delà de ce qui était prévu aux termes de la convention primitive.

On n'a pas oublié la teneur de ce marché primitif. On se rappelle que le prix de revient du tronçon des prairies était estimé à $18,000 ou $20,000 par mille. Mais que révèle la lettre de M. Hayes? Elle révèle que, suivant la prétention de la compagnie, ce prix de revient a été de $35,000 par mille; $35,000 par mille comme prix de revient d'une voie ferrée construite à travers les prairies du Manitoba, du Saskatchewan et de l'Alberta. Au lieu d'une dépense de premier établissement de $20,000,000, nous avons de ce chef une dépense de plus de $32,000,000; et cette somme représente simplement le prix de construction du chemin, sans rien pour achat du matériel roulant; et le chemin n'est pas encore utilisable pour les transports. Or, ce que nous voudrions savoir, en premier lieu, c'est ce qui a été dépensé jusqu'ici sur ce chemin. Voici ce qui en serait: en premier lieu, le produit des obligations de 3 p. 100 garanties par l'Etat à concurrence de $11,908,000, représentant un montant de $13,000 par mille. On nous a dit qu'une seconde émission a été faite sur l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique, sous la garantie du Grand-Tronc, et que le produit de cette seconde émission a assuré un placement de $9,602,000 sur cette section des prairies. On nous a dit que la compagnie du Grand-Tronc elle-même prétend y avoir engagé $7,094,000. Et, finalement, on nous informe qu'il faudra une nouvelle dépense de $3,594,000 pour mener à bonne fin la construction de la section des prairies. Ainsi, tout compris, la somme de $32,197,351 a été absorbée, ou aura été absorbée, par la construction de ce chemin, y compris l'intérêt jusqu'au 1er juillet 1910, si l'état soumis par la compagnie doit être pris à la lettre. Vous constaterez que cela fait $35,000 par mille, $35,000 par mille pour le chemin nu, sans une seule locomotive, un seul wagon, un seul article de matériel roulant. D'autres chemins de fer de prairies, à l'égard desquels il est facile de se renseigner, ont été construits moyennant une dépense de $15,000 à $20,000 par mille; en d'autres termes, ce chemin de fer a coûté, ou aura coûté deux fois plus que les autres.

Pourtant, on ne saurait prétendre que sa construction s'est effectuée dans des conditions particulièrement désavantageuses. On ne saurait plaider en sa faveur l'existence d'obstacles comme ceux qui s'opposaient à l'établissement du premier chemin de fer transcontinental. Ce pays est aujourd'hui très différent de ce qu'il était en 1881. La section des prairies de ce chemin de fer n'est pas une solitude sauvage et inhabitable. De Winnipeg à Edmonton,

le tracé se trouve en pays fertile et peuplé. Il n'est pas un endroit de la ligne entre ces deux points divisionnaires qui ne soit facilement accessible. Le transport des matériaux et des fournitures pour la construction de la section des prairies, s'est fait sans le moindre embarras pour la compagnie. Les fourrages, les provisions, les denrées de toute sorte, sont pour la plupart facilement procurables le long de la ligne au fur et à mesure de sa construction. Et si l'on tient compte du grand accroissement de la population, de la somme de main-d'œuvre disponible, et si l'on fait le rapprochement des conditions actuelles avec les conditions dans lesquelles les premiers chemins de fer ont été construits à travers les prairies, on devra conclure qu'aujourd'hui tout tend à l'économie, tandis qu'à l'origine tout tendait à grossir le chiffre de la dépense. Et pourtant ces premiers chemins ont été construits à meilleur compte que la section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique, si l'on accepte l'estimation qui nous est faite.

Mais, observe-t-on, c'est là un chemin de fer supérieurement construit. M. Hayes, dans sa lettre, s'excuse en disant que le Gouvernement l'a forcé à construire un chemin présentant les meilleures conditions. Mais, c'est ce que demandait le marché primitif; c'était parfaitement compris dès l'origine. Lorsque fut faite l'estimation de la dépense qu'entraînerait ce chemin, il était parfaitement entendu qu'on s'attendait à avoir, qu'on exigeait, un chemin dans des conditions parfaites. D'autre part, il ne me paraît pas avoir été démontré à la Chambre que ce soit là un chemin présentant les meilleures conditions. A-t-il été prouvé, par exemple, quelle longueur de ce chemin est à peu près horizontale? Nous a-t-on dit quelle est sa pente moyenne ou sa pente maxima? et quant aux courbes, nous a-t-on dit quelle longueur de parcours est rectiligne; quelle est l'ouverture des courbes, et quelles sont les courbes les plus fermées. Tous ces facteurs dans la construction d'un chemin de fer peuvent être formulées et soumis mathématiquement; et le ministère en émettant cette prétention devrait pouvoir établir au moyen de faits, de chiffres et de profils, que cette voie a été établie dans des conditions réellement supérieures. J'ose dire que si aujourd'hui ce chemin était utilisable pour les transports, un train de quarante wagons ne pourrait y être remorqué d'Edmonton à Winnipeg à meilleur compte par mille qu'un train de même longueur ne pourrait l'être de Calgary à Winnipeg, sur la voie du Pacifique-Canadien, ou à partir de Prince-Albert, sur la voie du Canadien-du-Nord.

Nous devons persister dans cette opinion tant qu'on ne nous aura pas prouvé le contraire; le Gouvernement, avant de nous demander de contribuer à payer les dettes d'un chemin coûtant $35,000 par mille, a le devoir de démontrer que nous aurons, en retour de notre argent, un chemin de fer réellement de premier ordre.

Il est difficile de croire que $35,000 par mille ont été employés à la construction de ce chemin. Il est difficile de le croire, pour plusieurs raisons. Il est difficile de le croire, quand on se rappelle ce qui s'est passé dans cette Chambre même, il y a à peine deux ans.

Je maintiens, monsieur l'Orateur, qu'avant de demander à la Chambre de voter cette aide à la compagnie, le Gouvernement aurait dû faire préparer et soumettre au Parlement un état complet et détaillé de toutes les sommes qu'on prétend avoir été dépensées pour la construction du chemin ou qu'on croit nécessaires pour le compléter; cet état aurait dû être vérifié, examiné et étudié par un comité de cette Chambre.

Il y a quelques années nous avons acheté du Grand-Tronc-Pacifique ses levés topographiques, au nord du lac Supérieur. Comment l'opération fut-elle conduite? Nous avons choisi trois hommes n'ayant aucune relation avec la Compagnie; ils se transportèrent à Montréal, examinèrent les livres, vérifièrent toutes les factures, obtinrent la preuve que les $350,000 que nous étions appelés à payer avaient été réellement dépensés pour ces travaux.

Va-t-on faire la même chose dans le présent cas? Aurons-nous une vérification des dépenses avant d'être appelés à payer les dettes contractées par la compagnie pour la construction de la division des prairies?

Parmi les documents qui ont été déposés après que la Chambre eut demandé des explications au sujet de cette proposition, se trouvent deux lettres importantes. Elles sont le résultat de la demande faite par le chef de l'opposition qui exigeait un état détaillé des sommes employées à la construction de cette partie du chemin. Le 26 mars 1909, l'adjoint du sous-ministre des Finances, écrit à l'auditeur du département des Chemins de fer et des Canaux, et sa lettre, entre autres choses, dit:

M. Borden demande aussi des états détaillés des dépenses faites sur la division des prairies. Veuillez fournir tous les détails que vous pourrez vous procurer.

En réponse à cette lettre, M. Bell en écrit une autre, dont je cite la plus grande partie:

Pour votre information, je dois dire que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a soumis mensuellement des états détaillés, sous les différents chapitres, tels qu'ils sont indiqués dans la classification officielle, donnant le chiffre des sommes dépensées par la compagnie pour la division des montagnes et pour celle des prairies. A plusieurs reprises, après réception de ces états mensuels, je me suis transporté à Montréal, et par un examen personnel des factures, des pièces justificatives, des livres de la compagnie, je me suis convaincu de l'exactitude de ces états.

En m'appuyant sur l'interprétation donnée aux mots " travaux de construction " par l'ar-

ticle 1er, paragraphe 5 de l'annexe A de l'acte 4 et 5, Edouard VII, chapitre 98, j'ai refusé de sanctionner certaines dépenses comme ne pouvant pas être considérées comme ayant été faites pour des " travaux de construction."

J'ai aussi refusé d'approuver certaines autres dépenses, non parce qu'elles n'avaient pas été faites pour ce qui constitue légalement des " travaux de construction ", mais parce que la compagnie n'a pu fournir des preuves détaillées suffisantes pour que je me crus autorisé à approuver ces dépenses, vu que j'ai toujours eu pour règle que le fardeau de la preuve incombe à la Compagnie.

Il est probable que lorsque certains détails qui ont été promis me seront fournis, ces items seront approuvés, et quelques-uns représentent des sommes considérables.

Je me suis efforcé, par ce qui précède, d'expliquer clairement que bien que le coût de la construction auquel je suis arrivé, après vérification des pièces, soit de beaucoup inférieur au chiffre donné par la compagnie, cet écart provient de ce que la compagnie est obligée d'inclure dans le coût de construction du chemin certaines dépenses, légitimes à son point de vue, mais que je considère n'être pas accompagnées de pièces justificatives suffisantes, ou qui ne peuvent pas être admises d'après l'interprétation donnée aux mots " travaux de construction ".

Nous voyons par là que dans l'état soumis par la compagnie. il y a un certain nombre d'item manquant de pièces justificatives ou ne se rapportant pas aux travaux de construction.

Par l'état annexé à la lettre de M. Bell, on voit que la compagnie prétend avoir dépensé sur la division des prairies, jusqu'au 31 décembre 1908, $27,031,453, mais qu'à cette même date, la somme approuvée n'est de $26.256,445, soit une différence de $775,000 entre ce que la compagnie prétend avoir dépensée sur la division des prairies et ce que l'auditeur du département considère comme des dépenses légitimes.

Mais il ne faut pas oublier que ceci est le *pro rata* de la division des prairies et ne comprend pas ce qui est imputable à la division des montagnes. Cette somme de $775,000 comprend $303,000 pour dépenses préliminaires et frais de cour, que l'auditeur n'a pu approuver; pour la division des montagnes, il y a une somme de $112,000, que l'auditeur a refusé d'admettre.

Tout cela nous rappelle forcément qu'il y a quelques années, nous avons eu dans cette Chambre une discussion sur une question à peu près semblable. Quand le Grand-Tronc-Pacifique s'est présenté devant le Parlement avec sa première série de pièces justificatives, pour se faire remettre le fonds provenant de l'emprunt de 3 p. 100, on se rappelle que l'état soumis par la compagnie contenait divers item, formant un total de $162,000 que l'auditeur refusait d'approuver. On se rappelle aussi que cet état après avoir franchi les différents départements, pour être finalement refusé au ministère des Finances, avait été renvoyée à la compagnie qui l'avait détruit pour en

préparer un autre dont on avait éliminé $80,000. Or, la Chambre d'une manière toute fortuite, fut mise en possession d'une copie de ce deuxième état, et nous avons pu constater qu'il contenait plusieurs dépenses qui pouvaient difficilement être considérées comme ayant été faites pour des travaux de construction.

Cet état comprenait, entre autres choses. des dépenses de voyage de M. Wainwright —des dépenses très élevées pour de bien courtes visites à Ottawa; il comprenait certaines sommes payées à sir Adolphe Caron, pour des services dont il était difficile d'apprécier la nature; il comprenait différentes sommes payées à M. H. B. McGiverin, et nous ne savons pas encore quels services il avait rendus à la compagnie en échange de cet argent. Il y avait aussi dans cet état des item qui étaient présentés pour la deuxième fois et qui avaient été refusés de nouveau. Qui peut dire quels étaient les item refusés en premier lieu et que la compagnie n'a pas osé présenter de nouveau?

Nous avons cherché à le savoir devant le comité des comptes publics, mais qu'est-il arrivé? Notre principal témoin, après avoir reçu une sommation, partit en toute hâte pour un voyage dans la Méditerranée; nous apprîmes qu'une partie du premier état avait été jeté au feu; finalement, le comité décida—avec raison, à mon sens—que vu que rien n'avait encore été payé, il n'y avait pas lieu de poursuivre l'enquête.

Cela n'entrait probablement pas dans les attributions du comité des comptes publics, mais nous avons demandé la nomination d'un comité spécial de la Chambre pour poursuivre cette enquête, mais il nous fut refusé.

Maintenant, voyons ce que disait M. Power qui s'est présenté devant le comité des comptes publics, comme le chef du département de la comptabilité du Grand-Tronc. Il déclare que chaque item de cette somme de $162,000 reste dans les livres de la compagnie, comme autant de réclamations légitimes contre le Grand-Tronc-Pacifique et dont on espère obtenir un jour le remboursement.

Alors, peut-on s'étonner si nous devenons soupçonneux quand, entre l'état soumis par la compagnie et l'état approuvé par l'auditeur, on constate un écart de $992,000—$775,000 pour la division des prairies et une somme considérable pour la division des montagnes; faut-il s'étonner si les dépenses préliminaires et les frais généraux, qui étaient de $162,000 en 1905, s'élèvent maintenant à $303,000, pour la division des prairies seulement.

Puisqu'on nous demande de rembourser au Grand-Tronc $7,094,000 qu'il prétend avoir avancée, et puisque cette somme, de l'aveu même de la compagnie, comprend tout ce qu'elle a avancé au Grand-Tronc-Pacifique, comment peut-on nous demander d'emprunter de l'argent pour le prêter à la

compagnie et lui permettre de payer des comptes dont, à plusieurs reprises, nous avons refusé d'autoriser le paiement à même le fonds de garantie qui a été constitué?

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami est évidemment dans l'erreur. Pas un dollar ne peut être prélevé sur ce fonds, si ce n'est sur le certificat de l'ingénieur certifiant que ces sommes sont régulièrement imputables sur le coût de la construction.

M. AMES: Très bien, alors nous devrons chercher ailleurs. Où trouve-t-on dans les livres du Grand-Tronc cette réclamation de $162,000 qu'elle a encore contre le Grand-Tronc-Pacifique et comment sera-t-elle payée?

L'hon. M. FIELDING: Elle ne le sera pas sur ce fonds.

M. AMES: C'est pour empêcher cela que je demande au ministre des Finances de déposer sur le bureau de la Chambre un état détaillé et accompagné des pièces justificatives, de tout ce qui entre dans ces $35,000 par mille.

L'hon. M. FIELDING : Mes honorables amis ont demandé des morceaux de documents et ils ont tous été déposés. Nous avons accordé tout ce qui a été demandé.

M. AMES : Le ministre n'a pas encore produit un état des dépenses qui portent le coût de la construction, dans la division des prairies, à $35,000 par mille.

L'hon. M. FIELDING : Nous avons déposé sur le bureau de la Chambre le rapport de l'ingénieur du gouvernement dans lequel il déclare avoir examiné les états et avoir constaté l'exactitude des évaluations.

M. AMES : Il ne faut pas oublier que ce même ingénieur n'a fait aucune difficulté pour approuver les item composant cette somme de $162.000.

L'hon. M. FIELDING : C'est pourtant un ingénieur d'une assez grande réputation.

M. AMES : Il me semble que notre demande est très légitime et que les renseignemnts que nous exigeons sont indispensables à la discussion d'une opération de cette nature. Nous savons que le Grand-Tronc a dans ses livres des réclamations contre le Grand-Tronc-Pacifique que nous avons refusé de payer. Nous demandons la promesse qu'il sera déposé sur le bureau de la Chambre un état indiquant les sommes qui ont été employées à la construction de ce chemin sur lequel on nous offre une quatrième hypothèque.

Nous voulons connaître la valeur réelle de ce chemin de fer; nous voulons savoir quelle partie des $7,094,000 représente la main-d'œuvre, les matériaux et le travail effectif; nous voulons savoir combien on a dû dépenser dans les couloirs de la Chambre pour assurer l'adoption de ce projet de loi. Voilà une question entirement différente et, au moment où il s'agit de grever le chemin d'une quatrième hypothèque, nous voulons avoir la certitude que la valeur de la propriété est bien celle que la compagnie lui attribue et qu'elle représente à un dollar près les services réellement rendus et imputables sur le coût de la construction.

L'hon. M. FIELDING: Il faudra que nous en ayons la certitude, sans quoi nous ne pourrons pas verser un seul dollar.

M. AMES : Dans ce cas, qu'on nous fournisse un état; la chose n'est pas difficile à faire. Toutes les justifications sont déposées dans les armoires de sûreté de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Il ne doit pas être difficile de dresser un état indiquant comment se répartit la dépense de $27,031,453 faite jusqu'au 31 décembre et comment on compte que se répartira la dépense de $32,197,351 à l'époque où la section des prairies sera terminée. Ne pourrait-on pas nous fournir cet état?

Il est encore un autre renseignement auquel nous avons droit. On dit que la compagnie a vendu à certains particuliers, à raison de $20 chacune, 10,000 de ses actions ordinaires et qu'elle a fait servir à ses fins générales les $205,200 provenant de cette vente. Pourrait-on nous faire connaître ces fins? N'avons-nous pas droit de savoir s'il a ajouté à la valeur de la propriété que nous sommes invités à grever d'une quatrième hypothèque? Nous voulons savoir si cette dépense a donné des résultats appréciables. A-t-on placé ces fonds dans l'entreprise pour laquelle on nous invite à consentir un prêt? Tant qu'on ne nous fournira pas ces renseignements importants, tant . . .

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député fait-il montre de bonne foi en donnant à entendre que l'on refuse de fournir certaines informations importantes? Autant que je sache, nous avons répondu à chacune des nombreuses questions que les membres de la gauche nous ont faites sur toute cette affaire. Mon honorable ami prétend-il que l'on cherche à empêcher la Chambre de se renseigner?

M. AMES: Je n'ai rien dit de tel; mais si le ministre a déjà fourni certains renseignements, il ne s'ensuit pas que nous n'en devons pas demander d'autres; or, dans le cas actuel, nous indiquons les informations supplémentaires qu'on devra nous donner avant la délibération finale du projet de loi. Ce projet de loi, le ministre ne compte pas le faire adopter aujourd'hui même ou demain.

L'hon. M. FIELDING: Non, certes.

M. AMES: Comme il ne compte pas le faire adopter avant quinze jours, il aura amplement le temps de contenter notre curiosité légitime à l'égard de plusieurs autres

points du projet de loi lorsque viendra le moment de mettre ce dernier à l'étude; aussi répéterai-je ce que j'ai déjà dit au sujet des autres renseignements qui devront nous être fournis—renseignements sur la prétendue qualité supérieure du chemin, dont nous ne savons encore absolument rien; renseignements sur la répartition de la dépense de $35,000 par mille et de l'emploi que l'on a fait du produit de la vente des actions ordinaires. En attendant que ces renseignements nous soient communiqués, le Gouvernement peut-il trouver mauvais que nous n'accordions pas au projet de loi toute l'attention qu'il mérite et que nous nous réservions de prendre l'attitude que nous jugerons la plus sage?

Comme le projet de loi devra être examiné en séance du comité général, il me paraît à propos de faire quelques observations sur le reste du projet de résolution. En déposant son projet, le ministre des Finances a dit qu'il tenait "plutôt de la nature d'une opération de banque". Il a cherché à convaincre la Chambre que le Gouvernement se constituait simplement le banquier de la compagnie, qu'il rendait un service qu'on pourrait attendre d'une banque en des circonstances semblables. Voyons un peu, en procédant par analyse, si le gérant et le conseil des directeurs d'une banque importante auraient agi de la sorte.

Quand on demande à une banque de consentir un prêt, elle s'occupe d'abord de savoir si elle a de l'argent à prêter. Le Gouvernement en a-t-il? Guère. Quand on a des fonds disponibles ou placés à un taux d'intérêt excessivement bas, on peut les rendre plus productifs en faisant un autre placement; mais l'opération n'est plus du tout la même quand il faut contracter un emprunt pour faire un prêt. Nous avons récemment négocié à Londres un emprunt de £6,000,000. A peine avions-nous touché cet argent que les deux tiers en étaient absorbés par la dette flottante, et je suis sûr que le coffre public ne renferme plus qu'une très faible partie du reste. Le ministre est-il en mesure de distraire $10,000,000 de son emprunt de février dernier? J'en doute. A la clôture de la session, il est assez probable qu'on le verra se remettre en route pour l'Europe dans le but de négocier quelque nouvel emprunt. Il ferait peut-être aussi bien d'ouvrir en Europe un bureau où il se tiendrait en permanence, car selon toute probabilité, il devra passer autant de temps de l'autre côté de l'Océan que de ce côté-ci.

Deuxième considération. Quand on fait des opérations de banque, on est censé devoir réaliser un bénéfice. D'ordinaire, les banques n'empruntent pas pour prêter à un taux inférieur à celui de leur emprunt. Dans le cas qui nous occupe, l'intérêt qui doit nous être servi n'égale même pas celui que nous devrons payer. Ceci me remet en mémoire l'histoire de certain receveur de la poste qui, en 1896, lors du changement de régime recevait d'Ottawa un large pli officiel où on lui annonçait qu'il avait été nommé de nouveau receveur de la poste à Smith's Cross Roads, disons. Il était dit dans la lettre que le chiffre des appointements restait le même. Le receveur répondit à peu près en ces termes au ministère: "Voici vingt ans que je ne reçois aucune rémunération. Vous êtes bien bon de m'annoncer que mes appointements ne sont pas changés, car il me répugnerait d'avoir à acheter le privilège." Le Gouvernement se trouve à peu près dans le même cas, à propos de ce prêt. A vrai dire, il paie le privilège de faire un prêt au Grand-Tronc-Pacifique.

Supposons—chose dont le ministre des Finances admettra sans doute l'impossibilité qu'il reste $10,000,000 de l'emprunt de février dernier. Qu'a-t-il fallu payer pour négocier cet emprunt de £6,000,000? 4⅛ p. 100, tous frais compris. Si nous étions en mesure de prêter au Grand-Tronc-Pacifique $10,000,000 provenant de cet emprunt, nous paierions $412,500 par année et ne recevrions que $400,000, c'est-à-dire qu'au taux de $12,500 par année, notre perte se chiffrera, dans dix ans, à $125,000. Autrement dit, nous allons payer $12,500 par année l'honneur de nous constituer les banquiers de cette compagnie, et dans dix ans—puisque les deux prêts coïncident—cet honneur nous aura coûté $125,000.

Que l'on consente un prêt au Grand-Tronc-Pacifique sans qu'il en coûte à l'Etat, passe encore; mais payer pour avoir le privilège de se constituer le banquier de cette compagnie, c'est pousser la complaisance un peu trop loin. Le ministre des Finances aurait dû au moins stipuler que la compagnie à laquelle il s'agit de venir en aide devra nous rembourser ce que cette aide coûtera.

Autre considération. Au dire du ministre des Finances, nous achetons les obligations de la compagnie C'est vrai. L'achat d'obligations est une opération de banque d'une légitimité parfaite; les banques la font couramment, mais elles ont soin de n'en payer que la valeur vénale, tandis que nous les achetons au pair. Nous payons $100 une obligation de $100.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas dit que nous les achetons; ce ne serait pas exact.

M. AMES: C'est le sens qui me paraît se dégager des observations de l'honorable ministre ou de la lettre de M. Hays.

L'hon. M. FIELDING: Nous ne les achetons pas; nous les prenons à titre de garantie accessoire.

M. AMES: Notre garantie accessoire réside dans l'hypothèque sur le Grand-Tronc-Pacifique et dans le nantissement du réseau du Grand-Tronc. Ce sont les obligations que nous prenons.

L'hon. M. FIELDING: Nous ne les achetons pas.

M. AMES: Ces obligations et d'autres semblables ont permis à la compagnie de négocier ses emprunts précédents. Les obligations hypothécaires qu'elle a récemment émises pour prélever des fonds destinés au matériel roulant se sont vendues à 90; tous frais réduits, le produit net en a été de 87½. Ainsi, cette compagnie, lors de sa dernière émission d'obligations s'est vue obligée de contracter une dette de $8 pour obtenir $7 en espèces; de sorte que ses obligations, étant donné ce qu'elles ont produit en espèces, portent intérêt à plus de 4½ p. 100. Par conséquent, nous paierons ses obligations de 10 à 12½ p. 100 de plus que leur valeur vénale, tandis qu'il nous sera servi ½ p. 100 de moins que le taux courant de l'intérêt. L'intérêt que nous faisons payer à la compagnie est de ½ p. 100 moins élevé que le taux auquel l'ont assujétie ses emprunts précédents. Est-ce là une opération de banque qu'aimerait à faire un financier habile et prudent?

Passons à la question de garantie. Quelles garanties avons-nous? Nous avons les obligations du Grand-Tronc-Pacifique que nous devons prendre au pair. Mais qu'est-ce qui grève déjà ces bligations? C'est tout d'abord une hypothèque sur "l'entreprise, le matériel, les recettes et les privilèges de la compagnie en ce qui concerne la section des prairies"; vient ensuite la garantie du "remboursement des dites obligations, principal et intérêts, par le Grand-Tronc-Pacifique."

Considérons d'abord la valeur de l'hypothèque. L'essentiel à cet égard est de savoir combien il existe de charges de premier rang, car notre hypothèque est subordonnée à toute charge antérieure. Or, cette même propriété est déjà grevée de trois prêts. Le projet de résolution porte que notre prêt est garanti "subordonnément à toute charge antérieure grevant la propriété". Quelles sont donc les charges antérieures? Nous avons d'abord notre garantie de $13,000 par mille, soit de $11,908,000.

C'est notre créance concernant la section des prairies. Viennent ensuite les obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le Grand-Tronc. Il a fallu £2,100,000 d'obligations pour réaliser la somme nécessaire, équivalent à $10,220,000, valeur au pair. Ces obligations grèvent la propriétaire d'une deuxième hypothèque. Il y a ensuite l'emprunt de février dernier pour l'acquisition du matériel roulant. Le Grand-Tronc-Pacifique était autorisé à emprunter $25,000,000 afin de se procurer un matériel roulant. Il a émis des obligations jusqu'à concurrence de £3,000,000, soit $14,600,000. Ces obligations constituent une troisième hypothèque, de sorte que la nôtre occupe le quatrième rang. Par conséquent, avant que nous puissions faire valoir notre quatrième hypothèque, la compagnie devra acquitter $36,728,000 de dettes ayant priorité et représentées par des gages. Cela revient à dire que, avant que nous obtenions quoi que ce soit, la compagnie devra payer $40,000, par mille.

De plus, les conditions attachées à notre quatrième hypothèque ne sont pas aussi avantageuses que celles qui ont été accordées à quelques-uns des créanciers hypothécaires antérieurs. Ainsi, lorsqu'elle entreprit de se procurer des fonds au moyen d'obligations créant une deuxième hypothèque et garanties par le Grand-Tronc, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique stipula que "tous les droits et privilèges, matériel et biens, que le Grand-Tronc-Pacifique acquerra dorénavant, etc.", garantiront le remboursement. Notre hypothèque ne contient pas de clause analogue. Ainsi, la deuxième hypothèque grève une priorité plus étendue que la nôtre. Donc, en retour du prêt que nous ferons, nous obtiendrons une quatrième hypothèque qui offrira moins de garanties que les précédentes. Considère-t-on que c'est là une opération financière avantageuse?

Quant à l'autre élément, la garantie du Grand-Tronc aura-t-elle quelque valeur pour nous quant au remboursement du capital? Le Grand-Tronc a-t-il jusqu'ici payé le capital de ses emprunts avec une telle ponctualité que l'on crédit soit inattaquable? Nous savons qu'il doit $15,000,000 à l'Etat depuis plusieurs années et que nous n'avons pas la moindre chance de rentrer dans nos fonds. Le ministre des Finances attache-t-il quelque valeur à la garantie du Grand-Tronc quant au remboursement du capital?

L'hon. M. FIELDING: Oui, nous pourrons en tout temps prendre les obligations et les vendre. L'honorable député avoue qu'on peut en disposer à 90.

M. AMES: J'ai dit que je pouvais vendre à 90 les obligations garanties par la troisième hpothèque.

L'hon. M. FIELDING: C'est la garantie du Grand-Tronc, qui leur donne de la valeur; ce n'est pas l'hypothèque. La garantie du Grand-Tronc vaut mieux que la première hypothèque.

M. AMES: A mon avis, la garantie du Grand-Tronc vaut peu de chose quant au rachat de l'emprunt. Et quant à l'intérêt. L'autre jour, mon honorable ami a cherché à nous faire croire qu'il y avait un excédent considérable qui servirait d'abord à éteindre notre créance, au cas où l'intérêt ne serait pas payé. Voici le rapport du Grand-Tronc pour le dernier semestre, parmi les documents que le ministre nous a remis. D'après la bilan de la compagnie pour le premier semestre de 1908, je constate que les recettes du chemin doivent acquitter les créances suivantes qui ont priorité; loyers, intérêt sur $120,000,000 d'actions et d'obligations, le déficit du Canada-

Atlantique et celui du Détroit-Grand-Haven-Milwaukee. Après le payement de ces créances privilégiées, il reste un excédent se chiffrant par £180,494 pour le semestre. Que faut-il défalquer de cet excédent? La somme dont le remboursement nous est garanti. Mais nous ne sommes pas seuls sur ce pied-là.

L'hon. M. FIELDING : Les sommes que j'ai mentionnées étaient disponibles après que la compagnie ait fait face à ses obligations à l'égard des garanties dont parle l'honorable député.

M. AMES : Le ministre, involontairement, j'en suis sûr, a créé une autre impression dans mon esprit. Il m'a porté à croire que les £180,000 étaient l'excédent qui servirait d'abord à éteindre notre créance.

L'hon. M. FIELDING: Non; d'autres créances occupant le même rang pourraient être sur le même pied que la nôtre. C'est ce que l'honorable député a compris, je crois, car il m'a demandé quelles seraient ces créances.

M. AMES: Le ministre des Finances m'a laissé entendre que ce prêt occuperait le premier rang après le paiement de toutes les sommes garanties.

L'hon. M. FIELDING : Si mon honorable ami a compris cela, pourquoi m'a-t-il demandé quels seraient ceux dont les créances occuperaient le même rang que la nôtre?

M. AMES: Voici la déclaration que j'ai, et je crois qu'on avouera qu'elle est rigoureusement exacte: après le paiement de ces créances privilégiées pour le semestre clos le 28 d'août, 1908, il restait £180,000 pour payer les différentes sommes dont le remboursement était garanti. Quelles sont les garanties. Il y a celles que le Grand-Tronc a données relativement à ce chemin. Il a garanti le remboursement de $10,220,-00 pour la section des prairies. Il devra garantir le remboursement d'une autre somme de vingt à vingt-cinq millions de dollars pour la section des montagnes, avant la fin de l'entreprise. Il a déjà garanti une somme de £15,000,000 et en garantira probablement une autre de 25,000,-000 pour l'acquisition du matériel d'exploitation. Ensuite, vient le présent prêt.

Ainsi, les sommes garanties s'élèveront à près de $60,000,000, et nous serons sur le même pied que les autres créanciers, c'est-à-dire que, si l'excédent ne suffit à acquitter toutes ces obligations, nous recevrons un sixième du montant qu'il y aura. De sorte qu'il me semble fort possible que notre garantie soit insuffisante, même quant à l'intérêt, et je suis certain que la garantie du Grand-Tronc aura très peu de valeur pour nous, quant au remboursement du capital.

Le projet de résolution du ministre mentionne le droit de confiscation—nous pouvons réclamer tous les privilèges et tous les recours propres aux détenteurs d'obligations. J'avoue que j'ai de la difficulté à discerner quels sont nos droits quant à la confiscation et je serais réconnaissant envers le ministre s'il voulait m'indiquer les démarches que nous aurions à faire pour confisquer la propriété, advenant le cas où nous ne serions pas payés de cette créance de $10,000,000. Il me semble que nous serions tenus d'acquitter les deuxième et troisième créances hypothécaires, grevant non seulement la section des prairies, mais toute la division de l'Ouest, parce que la section des prairies et celle des montagnes sont inséparables, d'après mon interprétation de la loi. Et, si nous acquittions ces créances, il est douteux que nous pourrions faire plus que de nommer un sequestre et de partager les recettes. Je ne conçois pas que la confiscation puisse donner beaucoup de valeur au droit mentionné ici.

Afin de passer en revue cette opération financière, qu'on me permette d'énumérer ce que j'ai prouvé. D'abord, il nous faut emprunter afin d'avancer ces fonds. Deuxièmement, nous proposons de les prêter à un taux d'intérêt inférieur à celui que nous devrons payer. Troisièmement, nous acceptons au pair des obligations que la compagnie serait bien aise de placer à 87 cents ½. Quatrièmement, nous n'avons comme garantie du prêt qu'une quatrième hypothèque. Cinquièmement, le cautionnement du Grand-Tronc n'a pour ainsi dire aucune valeur quant au capital et, quant à l'intérêt, il n'est garanti que pour un sixième de la somme. Je n'ai pas pu découvrir que le droit de confiscation ait la moindre valeur pour nous, de sorte qu'on peut difficilement approuver cette opération financière. Je ne puis concevoir que le ministre des Finances, s'il était administrateur d'une banque, soumettrait aux directeurs un prêt à faire dans ces conditions-là et leur demanderait de l'approuver.

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

Reprise de la séance.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PRET DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion sur le projet de résolution de l'hon. M. Fielding concernant un prêt à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

M. AMES: Lorsque la séance a été suspendue à six heures, je parlais de la déclaration du ministre des Finances qui a affirmé qu'on pouvait considérer ce prêt comme une opération de banque. Je crois avoir

démontré clairement que l'administrateur d'une banque qui soumettrait une proposition semblable au conseil de l'administration s'exposerait à voir sa proposition repoussée sans un long débat. Mais, avant de passer à une autre question, qu'on me permette de vider un différend qui s'est élevé entre nous au sujet des paroles qui ont été prononcées mardi dernier. Après que le ministre nous eut parlé de l'excédent qu'on pourrait employer au remboursement du prêt ainsi garanti, j'ai demandé:

Dois-je conclure que cette somme est disponible pour la distribution entre nous-mêmes et les autres garants, sans distinction, si nous étions obligés de payer l'intérêt sur ces sûretés?

A cette question, l'hon. M. Fielding a répondu:

Non, on me dit que la situation est plus rassurante encore. On me dit qu'il était pourvu aux autres garants, et que ce montant aurait été disponible pour payer le montant de notre garantie, si la loi proposée avait été en vigueur dans l'une quelconque des années que je viens de mentionner.

J'en ai certainement inféré que le ministre considérait que les £180,000 seraient utilisables après avoir satisfait tous les autres garants, et je crois fermement que ces paroles comportent ce sens-là. Je comprends qu'à l'égard de l'intérêt de la somme garantie par le Grand-Tronc, nous serions simplement sur le même pied que les autres créanciers qui ont obtenu la même garantie.

J'ai calculé approximativement que, pour cette seule entreprise, on donnerait des garanties s'élevant à près de $60,000,000, et que notre prêt de $10,000,000 ne représenterait qu'un sixième du montant disponible, au cas où diminuerait le fonds pouvant servir au paiement de l'intérêt.

Ayant refuté l'argument qui consiste à dire que ceci est une opération de banque —et je suis d'avis que le Gouvernement ne nous aurait pas soumis ce projet en se basant uniquement sur cette raison—je discuterai maintenant ce projet en tant que mesure de secours. La lettre de M. Hays, qui a appris officiellement au Gouvernement que la compagnie ne pouvait pas, sans recevoir de l'aide, exécuter son entreprise, se termine par ce paragraphe:

J'insiste donc pour qu'on nous donne immédiatement le secours qui nous permettra de le faire et d'éviter les résultats désastreux pour le crédit des deux chemins de fer et du pays qui découleraient infailliblement de la cessation des travaux.

Voilà l'histoire en deux mots. La compagnie déclare franchement dans la dernière ligne de sa lettre qu'il faut que vous leur fournissiez cette somme ou qu'elle va se voir forcée de suspendre son exploitation. C'est là le cri d'une compagnie à toute extrémité; elle vient solliciter notre aide tout simplement parce qu'elle ne peut continuer. Si le ministre des Finances et le Gouvernement présentaient la question sous ce point de vue et si l'on devait choisir entre ces deux alternatives, avancer ces fonds ou voir les opérations suspendues, naturellement l'opposition pourrait changer sa manière de voir. Mais il faut d'abord que l'on nous démontre que la compagnie a fait tout ce qu'elle a pu avant de s'adresser au Gouvernement pour la tirer d'embarras.

On a comparé ce prêt à celui de $30,000,000 fait en 1884 au Pacifique-Canadien pour l'aider à sortir de ses difficultés. Mais en faisant cette comparaison on se voit obligé d'admettre que ces deux prêts diffèrent essentiellement.

Le Pacifique-Canadien était à peu près achevé lorsque la compagnie sollicita ce prêt; moins de deux ans plus tard il était en pleine opération d'un bout à l'autre. On avait dépensé dans cette entreprise $62,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre faisaient partie de l'actif. La compagnie était disposé à donner en garantie tout ce qu'elle possédait, même le contrôle de l'entreprise, et le prêt de $30,000,000 était une première hypothèque sur le tout. Il n'y a aucune comparaison à établir entre les deux prêts.

De plus, avant d'adresser au gouvernement de sir John Macdonald et de lui demander ce prêt de $30,000,000, les entrepreneurs du Pacifique-Canadien avait épuisé tous les moyens possibles pour se tirer d'affaire: ils y avaient mis leurs propres capitaux et avaient engagé leur crédit personnel; George Stephen et ses héroïques associés avaient déposé en banque des garanties pour $8,000,000 ou plus sur leurs biens meubles, et si ce chemin de fer n'eut point été complété, si le Gouvernement ne fut venu à leur aide, ces hommes eussent été ruinés et réduits à la misère. Il n'existe rien de semblable dans le cas qui nous occupe. Il n'y a pas la preuve la plus légère que les promoteurs et les constructeurs du Grand-Tronc-Pacifique aient dépensé un seul dollar de leur poche, ou qu'ils soient disposés à engager leur propre crédit. Lorsque le Grand-Tronc donna la garantie sur la seconde hypothèque pour la section des prairies, il reçut en retour de cette garantie la possession du matériel. Le Gouvernement a déjà fait beaucoup plus pour le Grand-Tronc-Pacifique que le Grand-Tronc lui-même; et ce gouvernement n'a-t-il point droit à quelque considération spéciale pour ce qu'il a déjà fait et pour ce qu'on lui demande maintenant de faire? Serait-il déraisonnable que ce gouvernement demandât à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et à ses supporteurs, le Grand-Tronc, d'hypothéquer leurs valeurs mobilières, d'émettre leurs actions privilégiées, et de les déposer en garantie jusqu'au remboursement de ce prêt?

Quelle garantie avons-nous que ce n'est point là le premier d'une série de prêts de

cette nature? Un autre dix millions à la prochaine session, un autre à la suivante, et ainsi de suite. Eh bien, le Gouvernement est dans la position d'un banquier qui aurait ouvert à un entrepreneur un crédit aussi étendu que ce dernier pourrait l'espérer, et il semble que le Gouvernement soit obligé de soutenir cet entrepreneur jusqu'au bout afin de ne pas se trouver lui-même en déficit. Maintenant, je prétends que la proposition telle que présentée par le ministre des Finances ne contient pas un seul mot qui puisse le moins du monde empêcher cette compagnie de solliciter un nouvel emprunt à la prochaine session et à la session suivante. Pourquoi ne le ferait-elle pas? Elle entreprend de compléter la section des montagnes. On s'attend à ce que cette section coûte $67,000,000, ce sont les derniers devis. Il est probable que le coût réel sera beaucoup plus élevé. La compagnie espère pouvoir trouver $20,000,000 pour fournir sa part du coût de ce travail. Comment pourrions-nous l'empêcher de s'adresser de nouveau à nous pour nous demander de l'aider, comme elle le fait aujourd'hui? Si elle voit que ses actions se placent difficilement, ne reviendra-t-elle point nous demander de continuer à être son banquier, à ces conditions si avantageuses pour elle?

Non, si nous voulons nous prémunir contre la répétition de ce qui se passe aujourd'hui, il faut que nous exigions des promoteurs de cette entreprise qu'ils mettent en jeu quelque chose qui leur est cher, et quelque chose qu'il veulent garder pour eux-mêmes. Examinez, par exemple, les divers prêts que cette compagnie a négociés. De tous ces prêts, il n'y en a pas un seul qui lui soit aussi avantageux que celui qu'elle obtient de ce Gouvernement. Elle paie virtuellement l'intérêt le plus bas. Elle a emprunté sur seconde hypothèque et sur le matériel roulant à 4½ p. 100, si l'on tient compte de la différence de la valeur des actions au pair et du prix auquel elles ont été vendues. Va-t-elle rembourser le prêt que lui fait ce pays lorsque c'est, de toutes ces dettes, celle qui lui coûte le moins, la transaction la plus avantageuse qu'elle ait accomplie? Pas du tout. Tout concourt à engager la compagnie à remettre le renboursement de ce prêt, car c'est là, encore une fois, la transaction la plus avantageuse qu'elle ait dans ses livres.

Je ne vois pas pourquoi le Gouvernement ou cette Chambre seraient obligés d'accorder aucune faveur spéciale. Je ne sache point que cette compagnie ait rempli les brillantes promesses faites en son nom en 1903-1904, lorsque la Chambre vota le bill.

Que nous dit-on, alors? On nous dit que cette voie, traversant les provinces de

l'Ouest, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, allait ouvrir un nouveau territoire, des champs où l'homme n'avait jamais posé le pied; que cela allait élargir le Canada de cent milles. Eh bien, c'est exactement l'argument que l'on avance aujourd'hui. Les plans indiquaient que la ligne de chemin de fer passerait au nord du lac Winnipeg et par un défilé dans les montagne à plusieurs centaines de milles d'Edmonton. C'était merveilleux, cette ouverture de régions en partie inexplorées, Mais quand il s'agit d'établir la voie, que fit-on? De Winnipeg à Edmonton, on la fait traverser les régions les plus fertiles et les plus populeuses des trois provinces, et en se tenant toujours à quelques milles des chemins de fer déjà existants. Il n'y a peut-être pas un seul point entre Winnipeg et Edmonton, où cette ligne soit à plus de dix milles d'une autre ligne déjà existante et ouverte au trafic. Elle n'ouvre plus de nouvelles régions que la douzaine de chemins de fer qui sillonnent ces différentes provinces. Nous avons été tout à fait désappointés sous ce rapport. On nous donnait une autre raison en faveur du projet. Cette section spéciale, cette section de la prairie allait réduire considérablement les frais de transport du grain des cultivateurs de manière que ce grain pourrait arriver à nos ports de mer à un prix si bas qu'on n'en avait jamais vu de semblable. Y a-t-il quelque espoir de voir l'accomplissement de cette prophétie? Je n'en vois aucun.

Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique doit rivaliser avec des chemins de fer dont la construction a coûté moitié moins cher et qui ont des taux de transport fixes inférieurs de moitié à ceux quil devrait exiger lui-même, le Grand-Tronc-Pacifique va-t-il faire des réductions? Ce chemin de fer de Winnipeg au pied des montagnes Rocheuses, va coûter plus de $50,000 par mille. Si le capital nécessaire était emprunté à 4 p. 100, ce qui est l'intérêt le plus bas que la compagnie puisse espérer, cela représenterait $2,000 par mille, ou $1,830,000 d'intérêts annuels, pour la section des prairies seulement.

Pensez-vous que cette compagnie dont les taux fixes de transport sont le double de ceux de ses compétiteurs, puissent penser à les réduire? Pas du tout. Je vous déclare que vous préparez dans l'Ouest non point la réduction des taux de transport, mais le maintien et l'augmentation de ces taux dans tout le pays. Quand il y aura des conférences entre les compagnies de chemins de fer, pensez-vous que le Grand-Tronc-Pacifique se prononcera pour la réduction des taux de transport? Pas du tout. Cette compagnie se joindra à celle du

Pacifique-Canadien et du Canadian-Northern pour maintenir les taux, car, à moins que ces taux ne soient maintenus, elle ne peut pas réaliser de profits quand elle doit payer des intérêts fixes sur $50,000 par mille. Sous ce rapport aussi, cette ligne nous a désappointés. Sous ce rapport aussi, cette ligne nous a désappointés. Conséquemment, je ne puis voir aucune raison qui autorise la compagnie à demander des faveurs que nous ne serions point disposés à accorder aux autres compagnies, c'est-à-dire que nous la traitions comme si elle seule eût mérité des droits à une considération toute spéciale.

Maintenant, j'arrive à un autre point de la question, un point très sérieux, qui, je crois, doit être exposé à cette Chambre. La dernière clause de ce projet de résolution donne au Gouvernement le pouvoir de descendre sur la place pour se procurer des fonds qu'il prêtera à cette entreprise. Cela signifie un autre prêt de dix millions de dollars. C'est tout simplement une tension plus forte sur le crédit du Canada déjà assez tendu. Non seulement nous donnons à ces gens une aide et des avantages considérables, non seulement nous leur prêtons de l'argent à un taux plus bas que celui auquel nous pouvons en emprunter, mais nous ajoutons aux charges déjà lourdes qui pèsent sur notre crédit.

Nous avons contracté beaucoup d'emprunts dans ces derniers temps. Depuis le 1er décembre 1907, il n'y a eu moins de sept emprunts contractés ou renouvelés au nom du Dominion du Canada. Nous avons emprunté ou renouvelé des emprunts au montant de £24,831,000. Le 1er juin prochain, nous devrons rembourser ou renouveler un emprunt de £5,000,000. Le 1er janvier 1910, nous devrons rembourser ou renouveler deux emprunts qui forment ensemble une somme de £10,443,136. De plus, dans le courant de la présente année fiscale, il nous faudra probablement trouver un autre £5,000,000 pour solder notre part de ce chemin de fer transcontinental national, et, après cela, £2,100,000 représentant le montant probable de la dette que nous devrons contracter pour donner à cette compagnie l'aide qu'elle demande par le présent projet de résolution. Ainsi, tout compté, nous avons, en deux ans et quatre mois, contracté, par emprunt ou renouvellement d'emprunt, une dette se montant à £47,375,000, ou $230,000,000, somme qui égale presque la dette totale du pays telle qu'elle existait il y a deux ans. Ces chiffres sont importants et ce sont des chiffres qui ne passent point inaperçus du monde financier. Ce sont ces emprunts continuels qui influent sur le crédit du Canada. Que le ministre des Finances me permette de lui dire que s'il est nécessaire, pour compléter cette ligne de chemin de fer de s'adresser de nouveau à cette Chambre pour des emprunts additionnels, il en résultera que le crédit du Canada en sera considérablement diminué.

Quand, en 1897, le ministre des Finances contracta son premier emprunt, il se félicita, comme on peut le voir en lisant son discours sur le budget de cette année-là, d'avoir établi un précédent qui pourrait être suivi à l'avenir, non seulement par le Canada mais par toutes les possessions anglaises; il avait réussi à assurer au Canada et aux autres possessions anglaises le moyen de se procurer de l'argent à bon marché.

Examinons son premier emprunt et nous verrons que le taux de l'intérêt est .02863 p. 100. C'était une transaction excessivement avantageuse, et le ministre avait tout lieu de s'en féliciter. L'administration libérale venait d'arriver au pouvoir, et le crédit du Canada était florissant. Mais combien d'intérêt le ministre a-t-il payé sur l'emprunt qu'il a contracté depuis un mois environ? Il a payé .4125 ou 4⅛ p. 100; en d'autres termes, il paye 50 p. 100 de plus aujourd'hui qu'il n'a payé en 1897 lorsqu'il venait d'être fait ministre des Finances. C'est la preuve que le crédit du Canada et sa faculté d'emprunt souffrent des tailles répétées imposées sur le trésor public. Mais ce n'est pas tout. L'honorable ministre sait fort bien que chaque fois qu'il prépare sa valise et s'en va frapper sur les différents marchés monétaires d'Europe, dans l'espoir de contracter quelque nouvel emprunt, les prêteurs lui disent: "Vous devrez faire un peu mieux cette fois-ci, M. Fielding, nous sommes incapables de faire aussi bien que la dernière fois. Cet emprunt devra être un peu au-dessous du pair, vous devrez allouer plusieurs mois d'intérêt en prime, vous devrez admettre cette fois-ci que ces obligations seront remboursables à un peu meilleure condition".

A son prochain voyage, le ministre devra offrir des conditions plus favorables, qu'auparavant, et chaque fois, il éprouvera plus de difficultés à emprunter. Inutile d'essayer à se faire croire que ces procédés ne nuisent pas au crédit du Canada. Ceux qui ont déjà acheté nos obligations sont mécontents, parce que chaque emprunt successif que négocie le ministre en offrant des avantages spéciaux, tend à déprécier la valeur des valeurs en cours. Je vais lire pour l'édification du ministre le passage suivant que je trouve dans le "Market Review" du 6 mars 1909:

La 73e assemblée générale annuelle de la Banque de l'Amérique Septentrionale anglaise a eu lieu mardi, le 2 mars 1909, au bureau de la corporation, sous la présidence de M. C. W. Tompkinson:

Voici ce que M. Tompkinson déclare entre autres choses dans son rapport:

Les placements, quant aux valeurs de notre gouvernement anglais, n'offrent aucun changement, mais nous avons augmenté de £38,000 le montant de nos achats d'obligations

du Dominion du Canada, et, comme nous le disons dans notre rapport du 30 juin dernier, nous avons réduit de 97 à 95 le cours sur toutes nos valeurs canadiennes. Ces obligations sont nécessaires, comme vous le savez, pour garantir notre circulation de billets de banque lorsqu'elle dépasse une certaine limite, et, à cause de cela, nous avons jugé à propos d'augmenter modérément le montant de nos achats. Nous regrettons qu'une nouvelle baisse s'est produite depuis le 31 décembre, sur les titres de l'Etat canadien; cette baisse est due surtout au fort emprunt de date récente qui offre aux prêteurs des termes plus avantageux que ceux des précédents emprunts, et il est possible que nous soyons obligés, si les choses ne se rétablissent pas, de consacrer encore d'autres montants à compenser la dépréciation de leur valeur.

Les choses se rétabliront-elles si le ministre est obligé d'aller deux ou trois fois par année en Europe pour emprunter des capitaux énormes à des conditions de plus en plus désavantageuses? Pas du tout. Nul doute que ce banquier a exposé la vraie situation en disant que nos demandes continuelles d'argent sur les marchés de l'univers tendent à déprécier la cote de toutes les valeurs canadiennes, et cette banque s'est vue obligée d'en réduire la cote. Est-ce jamais arrivé auparavant dans l'histoire du Canada qu'une banque ait été obligée, en deux occasions consécutives, de réduire la cote des valeurs de l'Etat canadien? Je ne le crois pas: voici sans doute un avertissement à ceux qui sont chargés des affaires financières du pays.

En terminant, laissez-moi dire que nous faisons porter à l'Etat de lourdes obligations pour la construction de cette ligne, et nous sommes loin d'en voir la fin. Si cette ligne doit rapporter des profits, d'autres en bénéficieront; si elle doit produire des pertes, c'est nous qui les supporterons; la moisson sera pour les autres, mais si la récolte manque, c'est le Dominion qui en souffrira.

Si nous envisageons cette question, non au point de vue d'une opération de banque, mais comme une démarche destinée à venir en aide à la compagnie, l'opposition n'a pas l'intention de refuser cet emprunt, ni a-t-elle l'intention de s'opposer à le résolution ou au projet de loi basé sur cette résolution. Nous sommes prêts à l'accepter comme une mesure d'accommodement. Nous regrettons que cette nécessité ait surgi, et nous ne pouvons que jeter le blâme sur les honorables membres de la droite qui ont placé le pays dans l'impasse où il se trouve. Nous avons pensé dès les débuts que ce projet avait été mal conçu. On l'a acclamé comme un monument à la gloire de Laurier; les générations futures, je crois, y verront plutôt la meule attachée au cou du grand homme. Nous devons le réaliser coûte que coûte. Mais nous devrions, il me semble, inclure dans le projet, une disposition qui mettra la compagnie sur ses gardes pour plus tard. Le projet tel qu'il nous est soumis est en quelque sorte un encouragement à la compagnie de revenir. Nous devons le modifier de façon à donner à entendre à la compagnie qu'elle doit compléter cette ligne, ou si elle en est incapable, le Gouvernement doit laisser la place à une autre qui pourra le faire.

(La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution.)

W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord) : Monsieur le président, j'aurais quelques mots à dire avant l'adoption de cette résolution, car l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) a fait certaines observations, l'autre soir, en comparant ce prêt à celui que les conservateurs ont fait lorsqu'ils étaient au pouvoir, en 1884. L'opinion semble s'accréditer au dehors que les conservateurs s'opposent à l'achèvement du chemin de fer transcontinental. Je tiens à déclarer de la manière la plus catégorique que pour moi personnellement, comme pour tous les députés de la gauche, si je ne me trompe, cette opinion est absolument erronée. Nous sommes tout aussi en faveur de l'achèvement du Transcontinental national que nous l'étions de l'achèvement du Pacifique-Canadien, et je crois que si vous comparez l'histoire des deux partis politiques pour connaître lequel des deux est plus méritoire sous le rapport de la construction des lignes transcontinentales, vous verrez que la comparaison favorisera beaucoup plus le grand parti conservateur.

Il fut un temps où les honorables ministres d'aujourd'hui ne chantaient pas le même refrain: Nous ne pouvons attendre, car le temps n'attends pas; nous ne pouvons attendre, car le temps perdu est doublement perdu. Il fut un temps jadis, au début de la colonisation, où le vaste Nord-Ouest était une région inculte et inhabitée, où le sol vierge attendait la main de l'homme, et lorsque, à cette époque, le parti conservateur proposa la construction du Pacifique-Canadien, dans le but d'ouvrir ces régions à la colonisation, on trouva les honorables membres de la droite ameutés contre cette entreprise. Je dis donc qu'il est injuste d'essayer à faire croire que le parti conservateur est opposé à l'achèvement du Transcontinental national. Toute notre opposition au projet aujourd'hui peut se résumer à ce mot: "conditions plus avantageuses". C'est une question de détail, et si nous n'avions une assurance certaine sur la question des termes, nous serions tout disposés à voter le prêt demandé.

En 1884, les ministres d'aujourd'hui étaient opposés à la construction du Pacifique-Canadien. Et parce que l'honorable député de Lambton-ouest a jugé à propos, l'autre soir, de faire des citations nombreuses pour prouver l'attitude des ministériels

d'aujourd'hui lorsqu'ils étaient dans l'opposition en 1884, j'ai l'intention moi-même de donner certaines citations des discours que les honorables membres de la droite ont prononcés à cette époque. Je donnerai d'abord l'opinion du chef de l'opposition d'alors, l'honorable Edward Blake, sur la construction de la ligne et subséquemment sur le prêt à la compagnie. En 1884, comme nous le voyons dans le hansard à la page 131, M. Blake disait:

Même les partisans de cette proposition doivent s'apercevoir qu'il n'est pas sage de l'accepter. Nous sommes en présence d'un état de choses, financièrement parlant, qui fera le sujet d'un débat dans quelques jours, et il nous faut être prudents, il faut réfléchir avant de grever davantage le pays, dans les circonstances actuelles. Malgré cet état de choses, on nous demande d'assumer ces grandes obligations, sans nous en donner les raisons, et pour lesquelles, à mon avis, aucun avantage équivalent ne nous est offert. Par conséquent, je ne puis approuver cette proposition.

Et il vota contre la proposition de faire un prêt de $30,000,000 au Pacifique-Canadien. Je passe ensuite à l'honorable M. Fisher et je vais citer ses observations. Je ferai remarquer que nous discutons aujourd'hui la proposition à l'étude au point de vue des affaires. On nous la soumet comme la proposition d'un banquier, et si l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) veut bien me le permettre, je la discuterai ce soir à ce point de vue. Parlant en 1884 sur la résolution soumise à la Chambre, l'actuel ministre de l'Agriculture disait:

Je crois cependant que cette proposition, au lieu d'être une demande de traiter généreusement la compagnie, comporte plutôt une transaction d'affaire. Voici une compagnie engagée envers l'Etat à exécuter une certaine entreprise, qui s'adresse au Gouvernement pour en obtenir—quoi? Elle demande en premier lieu un prêt de $25,000,000 remboursable dans sept ans. En deuxième lieu, elle demande une avance de $7,500,000 remboursable dans cinq ans. Maintenant, qu'allons-nous obtenir en retour? Autant que j'ai pu m'en assurer par les discours des honorable ministres, autant que j'ai pu me renseigner par le discours du ministre des Chemins de fer, tout ce que nous obtiendrons, tout ce que le pays obtiendra en retour, est que la ligne sera achevée en deux ans au lieu de six.

On voit que l'achèvement de la ligne en deux ans au lieu de six comptait pour peu de chose dans l'esprit de l'honorable ministre. Cependant, aujourd'hui, il s'écrie: Nous ne pouvons attendre; le temps perdu est doublement perdu. En 1884, le résultat du prêt était de hâter de cinq à six ans, l'achèvement de la ligne du Pacifique-Canadien, tandis qu'aujourd'hui, il n'y a pas même cela, car nous avons accordé un prolongement de délai de trois ans à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Puis l'honorable ministre avait ajouté:

Mais il est possible que les honorables ministres croient que cette difficulté de faire honneur à ses engagements est une raison qui milite en faveur d'un traitement généreux de la compagnie. Au contraire, je crois que c'est une raison qui devrait nous empêcher complètement de traiter avec elle, de nous charger de cette obligation pour l'accommoder. Si, monsieur l'Orateur, on nous répond, comme le donnent à entendre les honorables ministres, qu'à défaut de cet arrangement la compagnie sera forcée de suspendre ses opérations pendant quatre ou cinq ans, qu'est-ce que le pays a à y perdre?

L'état de choses qui résulterait de ce fait serait exactement celui, que le parti qui était au pouvoir à l'époque du premier contrat prétendait devoir être le plus avantageux au pays.

En d'autres mots le ministre disait qu'un retard de cinq ou six ans, loin d'être au détriment du pays produirait, au contraire, un état de chose que lui et ses amis prétendaient devoir se produire à l'époque de la première proposition de construire le chemin de fer Canadien du Pacifique, puis il disait:

Mais, monsieur l'Orateur, si le présent état de choses devait se continuer pendant trois ou quatre ans, si, au lieu de faire ce prêt à la compagnie nous la laissions se reposer pendant cette période—supposant toujours que ce soit la seule alternative—serait-ce un si grand mal pour le pays que nos honorables amis de la droite le prétendent.

Je citerai ensuite ce que disait sir Louis Davies à la séance du 8 février 1884:

Est-ce un si grand avantage que ce chemin soit construit ou que l'on ait la promesse qu'il sera construit en deux ans. Je ne crois pas.... Je m'oppose donc à ce projet à cause du manque d'information qui justifient la Chambre de voter ces $30,000,000.

Je m'y oppose parce que, d'après moi, il a été prouvé par raison démonstrative par le chef que j'appuie, qu'en dépensant avec prudence les moyens mis à sa disposition, la compagnie aurait pu exécuter ce contrat sans avoir à demander au Canada de dépenser un seul autre dollar. Je m'y oppose parce qu'il ne présente pas les éléments de finalité, et qu'avant que dix ans se soient écoulés, ou reviendra nous demander un supplément de $30,000,000.

Je citerai maintenant sir Richard Cartwright, dans la même séance:

J'ai toujours soutenu et je répète aujourd'hui—bien qu'en soi-même ce soit à désirer d'avoir un grand chemin transcontinental; bien que je sois d'accord avec l'honorable ministre des Chemins de fer pour dire que nous avons besoin d'un chemin de fer, qu'il vaut la peine de faire des sacrifices considérables pour une telle entreprise. Je dis cependant que les conditions du premier marché fait avec la Colombie-Anglaise, auquel je me suis opposé, auquel se sont opposés aussi des honorables messieurs ici présents et d'autres qui n'y sont plus, était un acte de telle extravagance et de folie telle, qu'il est resté comme la meule attachée au cou de la population; qu'il nous a conduit au déshonneur national en une ou deux occasions, et qu'il va aujourd'hui nous jeter dans des embarras dont aucun homme ne peut raisonnablement espérer voir la fin.

Puis nous arrivons à l'honorable premier ministre actuel qui, comme d'habitude, a été très éloquent, mais je suis certain que ce soir il avouera avec moi que les paroles qu'il prononçait alors n'ont pas été justifiées par les événements:

Je le répète, ceci doit-il être le dernier changement? Il règne dans le pays un sentiment de malaise qui a pénétré aussi en cette Chambre; c'est un sentiment de crainte à la pensée que ce ne sera pas le dernier changement....

Ce sentiment paraît exister aujourd'hui.

....mais que le prochain changement aura pour effet de convertir en cadeau, ce qui n'était qu'un prêt. Pour ma part, considérant le pouvoir déjà exercé par la compagnie, considérant l'appétit dont elle a fait preuve, et les dispositions qu'elle montre pour l'absorption des fonds publics, je croirais aussi facilement que les eaux de la mer remonteront vers les lacs que je croirais que nous verrons jamais un seul sou de cet argent revenir des coffres de la compagnie dans ceux du Canada.

Et cependant en moins de deux ans les $30,000,000 étaient remis en entier au trésor fédéral, et les lois de la gravitation ne furent pas changées, et les eaux de la mer ne remontèrent pas à leurs sources, et les $30,000,000 aidèrent au développement de ce qui est aujourd'hui le plus grand transcontinental en Amérique.

Ce que je veux démontrer, c'est que l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) a cité ces paroles dans le but de prouver que le prêt que nous faisons aujourd'hui, pour me servir de sa propre expression, est en tout point semblable au prêt qui a été fait à la compagnie du Pacifique en 1884. Il a cru nécessaire de faire ces citations afin de justifier l'action du Gouvernement actuel. Or, je me propose de montrer la différence de conditions entre le prêt fait en 1884 et le prêt actuel.

En 1884, la compagnie du Pacifique, donnait au pays une première hypothèque sur tous ses biens, mobiliers et immobiliers, dont elle était alors ou dont elle pourrait devenir propriétaire, y compris la ligne-mère de son réseau de chemin de fer, ses prolongements, ses embranchements, tout le matériel roulant et autre, tous ses steamers et vaisseaux, toutes les terres qu'elle avait obtenues, ou qu'elle devait obtenir, excepté les hypothèques sur tels prolongements et hypothèques sur les subventions de terres, et les hypothèques garanties par des terres. Qu'est-ce que cela signifiait? Cela signifiait que nous prêtions à la compagnie du Pacifique suffisamment d'argent pour compléter sa ligne, et une des conditions de ce prêt était que chaque dollar emprunté devait être employé dans la construction du chemin, ainsi que la chose devait être constatée par un certificat. L'argent que nous prêtions était suffisant pour compléter le chemin,

de sorte que nous avions comme garantie de notre prêt de $30,000,000 un chemin de fer complété. C'est-à-dire que nous avions 3,393 milles de chemin terminé, que j'évalue à $50,000 le mille. Je crois que cette évaluation est modérée parce que le Grand-Tronc-Pacifique dans la division des montagnes est évalué à $80,000 par mille, la division de l'est à $63,000 par mille et la division des prairies à $35,000 ou $36,000 par mille. De sorte que je crois qu'une estimation de $50,000 par mille pour le chemin du Canadien-Pacifique, est très modérée. Le pays recevait une première hypothèque sur ce chemin terminé, précédée par une hypothèque pour $5,333,000 seulement, dus par la compagnie du Pacifique aux compagnies desquelles elle avait acheté quelques embranchements—le Canada Central entre'autres, je crois. Et cette somme de $5,333,000 était la seule hypothèque existant contre la voie du Pacifique, lorsque nous avons fait ce prêt. Le pays obtenait une hypothèque sur deux millions d'acres de terres que la compagnie du Pacifique possédait et que l'on supposait valoir $2 l'acre. Mais je veux être modéré et en mettre le prix au chiffre auquel le pays les a reprises plus tard, savoir $1.50 l'acre, de sorte que nous obtenions ces deux millions d'acres de terre à $1.50 l'acre. La compagnie du Pacifique nous donnait en outre une première hypothèque sur tous ses steamers.

Comparons ces conditions avec celles du prêt actuel au Grand-Tronc-Pacifique. Dans ces dernières, il y a une stipulation exemptant les steamers de la compagnie. Dans notre marché actuel, avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique il y a une condition expresse exemptant toutes les terres accordées à cette compagnie par les municipalités ou les provinces. Tous les embranchements ayant plus de six milles de longueur sont aussi exemptés. Mais dans le prêt à la compagnie du Pacifique en 1884, non seulement la ligne principale du chemin, mais tous les embranchements étaient compris dans l'hypothèque. Dans ce prêt nous obtenions aussi un transfert de $35,000,000 de capital ordinaire, tandis que dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique on a permis par une loi à cette compagnie de transporter ce capital à la compagnie du Grand-Tronc, et ce transfert se fait actuellement.

Je veux faire voir maintenant quelle garantie ces embranchements représenteraient dans le cas présent. D'après les conditions du prêt au Grand-Tronc-Pacifique les embranchements sont exclus. Si les conditions de ce prêt étaient semblables à celles du prêt à la compagnie du Pacifique, l'embranchement du lac Supérieur aurait été compris dans l'hypothèque, et ce serait une garantie de plus à notre avanta-

ge. A combien s'éleverait-elle? Le gouvernement fédéral a accordé une subvention de $6,400 par mille, formant un total de $1,209,600, à cet embranchement du lac Supérieur. Le gouvernement provincial a aussi accordé une subvention en argent de $378,000, en même temps qu'un octroi de 675,000 acres de terre. D'après les conditions du prêt au Grand-Tronc-Pacifique nous n'avons aucune hypothèque que sur ces biens. L'embranchement " Dominion and Lake Superior " a reçu aussi une subvention des villes de Fort-William et Port-Arthur s'élevant à la somme de $350,000, mais cette subvention n'est pas comprise dans l'hypothèque, tandis que dans le prêt au Pacifique, tous ces différents prêts et subventions étaient compris dans l'hypothèque que la compagnie du Pacifique nous donnait.

Examinons la question sous un autre aspect. Une des conditions du prêt à la compagnie du Pacifique était que l'achèvement du chemin serait avancé de cinq ans, tandis que dans le cas actuel non seulement on n'avance pas la date de l'achèvement du chemin mais on accorde un délai de trois années. La compagnie du Pacifique cédait en outre au Gouvernement les subventions auxquelles elle avait droit pour le transport des courriers, mais il n'y a aucune garantie de ce genre dans le marché actuel. A part cela la compagnie du Pacifique n'avait pas le droit de vendre ses obligations, mais dans le marché actuel avec le Grand-Tronc-Pacifique on permet à cette compagnie de vendre $203,000 valant d'actions ordinaires. En réalité, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a transporté à la compagnie du Grand-Tronc $25,000,000 de capital ordinaire pour la somme de $20,000.

Nous arrivons ensuite à examiner la question du pouvoir de vente. Quelles étaient à ce sujet les conditions du prêt à la compagnie du Pacifique? La compagnie nous donnait d'abord une première hypothèque sur tous les biens que j'ai mentionnés, un chemin terminé de 3,392 milles, trois steamers, la subvention postale, les subventions provinciales en terres et tous les autres biens que la compagnie possédait, et en cas de défaut de paiements pendant douze mois, nous avions le droit d'après le marché d'entrer en possession immédiate, et de devenir propriétaire absolu de tout le chemin et de tous les biens de la compagnie sans aucun avis ni procédure légale.

Combien différentes sont les conditions du prêt au Grand-Tronc-Pacifique. En premier lieu nous donnons gratuitement à la compagnie sept années d'intérêt, et si dans les trois années suivantes elle n'est pas capable de payer l'intérêt de 3 p. 100, nous lui permettons de capitaliser cet intérêt et de continuer cinq années de plus sans payer un sou au Gouvernement, avant que nous puissions remuer une main ou un pied. Quinze années peuvent donc s'écouler, et même après cela nous n'aurons pas le pouvoir de faire ce que nous pouvions faire au bout de douze mois, dans le cas du prêt à la compagnie du Pacifique. A l'expiration de cette période, il nous faudra prendre possession du chemin et travailler de notre mieux à le rendre prospère, et sur les recettes il faudra remettre 75 p. 100 au Gouvernement et 25 p. 100 à la compagnie du Grand-Tronc, *pari passu*, sans aucune préférence. Si le chemin donne des profits, au lieu d'en devenir les propriétaires, comme les conditions du prêt à la compagnie du Pacifique le permettaient, nous devrons le remettre de nouveau à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais s'il ne donne pas de bénéfices, s'il est en faillite, si les recettes ne sont pas suffisantes pour payer les dépenses, alors on le remet à la charge du pays jusqu'à ce qu'il devienne prospère, et alors on le rend ensuite à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si ce n'est pas là un marché fait tout à l'avantage d'une seule partie, je ne sais pas ce que c'est. Quel a été le résultat? Dans le cas du prêt à la compagnie du Pacifique nous avions une première hypothèque sur 3,393 milles de chemin valant $50,000, formant un total de $170,000,000. Nous avions 21 millions d'acres de terre à $1.50 l'acre, équivalant à $31,500,000, soit un grand total de $201,500,000.

Pour contrebalancer cela, il n'existait qu'une seule hypothèque de $5,333,000, relativement au " Canada Central " et autres lignes d'embranchement; puis des obligations impayées sur les terres, au montant de $1,123,000, soit une dette globale de $6,456,000. Cette somme globale étant déduite de la garantie, il reste $195,044, de garantie absolue pour l'emprunt de $30,000,000. En outre, nous avions un premier gage ou privilège sur les subventions accordées à la compagnie pour le service postal sur ses steamships, sur les terres d'acquisition postérieure, sur les embranchements qu'elle pourrait plus tard construire, sur les subventions accordées par le parlement fédéral, par le gouvernement provincial ou par les municipalités, ainsi que sur tous les domaines de la compagnie. Je ne crois pas me tromper en affirmant que notre garantie avait une valeur de $200,000,000, comme base de l'emprunt projeté.

La preuve du pudding, c'est quand on le mange, et comme l'observe le député de Saint-Antoine, il importe d'effectuer ce prêt de telle façon que la compagnie soit intéressée à rembourser cet argent aussi rapidement que possible. Le prêt de $30,000,000 fait la compagnie du chemin de fer Cana-

dien du Pacifique s'est effectué de telle façon que cette compagnie a été en mesure de rembourser cet emprunt avec l'intérêt dans l'espace de deux ans à peu près. Aujourd'hui la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique demande au pays un emprunt de $10,000,000. Mais sur quelle garantie? L'autre jour, le ministre des Finances disait ici: Cette hypothèque ne tient pas un haut rang, il y a plusieurs autres hypothèques qui la précèdent et je n'attache pas une trop grande importance à l'hypothèque elle-même, à titre de garantie, bien qu'elle ait quelque valeur. Et cependant, le député de Lambton-ouest (M. Pardee) affirme que cet emprunt soutient parfaitement la comparaison avec l'emprunt effectué par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en 1884, alors que nous avions une garantie de $200,000,000 pour un prêt de $30,000,000, tandis qu'aujourd'hui, le ministre des Finances affirme que nous n'avons, pour ainsi dire, pas de garantie directe pour l'emprunt de $10,000,000. C'est ainsi que croule par sa base l'argument laborieusement édifié par ces honorables députés.

Me plaçant au point de vue du banquier, dans l'hypothèse ou la quatrième hypothèque que nous accorde la compagnie n'aurait pour ainsi dire aucune valeur comme garantie directe, ainsi que l'avouent les députés de la droite, tout le débat se résume à ce simple fait: c'est que le prêt doit se faire uniquement sur la garantie du Grand-Tronc et quelle est la valeur de cette garantie? Une garantie n'est valable que dans la mesure où le garant peut s'acquitter de ses obligations financières, et je veux établir maintenant la situation financière de la compagnie du Grand-Tronc. En présentant sa résolution, le ministre des Finances est d'avis qu'il existe un privilège antérieur ou une dette de $121,568,000 contre la compagnie du Grand-Tronc et que cette dette se compose d'obligations-débentures. J'en conviens volontiers. Si je ne me trompe, ces obligations-débentures constituent une première hypothèque sur la compagnie du Grand-Tronc aux termes de la loi.

Le ministre des Finances a ensuite déclaré qu'il existe, paraît-il, un privilège ou une créance, à titre de redevance, contre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; mais il a ajouté qu'à son avis, ce n'est pas une créance privilégiée ayant priorité sur la garantie que nous offre la compagnie du Grand-Tronc. Je lie contestation avec le ministre des Finances sur ce point. Il nous a dit que les redevances que paie la compagnie du Grand-Tronc relativement à certaines lignes qu'elle a affermées ne constituent pas un privilège ou une charge ayant priorité sur la garantie proposée. J'affirme que non seulement ces redevances, mais les $121,000,000 de garantie contre la compagnie du Grand-Tronc constituent un privilège ou une charge précédant la garantie proposée. Au chapitre 56 des statuts de 1862 (article 20) l'expression "frais d'exploitation" est ainsi définie:

L'expression "frais d'exploitation", lorsqu'elle figure dans le texte de la présente loi, signifie et comprend tous les frais d'entretien, etc., ainsi que les redevances ou sommes annuelles à acquitter relativement aux chemins de fer, entrepôts, quais, ou autres propriétés affermées à la compagnie ou détenue par cette dernière ou relativement aux loyers, charges ou l'intérêt à verser sur les terres appartenant à la compagnie, terres qu'elle a achetées mais dont le prix n'a pas encore été entièrement acquitté.

Venons-en à la loi de 1874, qui créa les obligations-débentures consolidées que le ministre des Finances a mentionnée. Au chapitre 65 de cette loi, (articles 4 et 5) il est décrété:

4. La compagnie pour les objets de la présente loi, a la faculté de créer et d'émettre des actions-débentures, au montant nominal de huit millions de livres sterling, etc.

5. Les actions-débentures telles que créées et au moment de leur création sont et deviennent subordonnément en rang à toutes les autres charges de nature privilégiée existant antérieurement, la première charge sur tous les chemins de fer, les ouvrages, le matériel roulant, l'outillage, les propriétés et effets possédés par la compagnie au moment en question, y compris l'intérêt de la compagnie dans ledit pont international et dans les lignes affermées, exploitées, mises en service ou autrement détenues par la compagnie, et dans ce but prennent rang immédiatement après les obligations-mortgages d'équipement (n° 2) de la catégorie définie par l'article 3 de la loi de 1867 relative à la compagnie du Grand-Tronc, et en outre subordonnément aux dispositions de la loi de 1862, concernant la convention intervenue avec la compagnie du Grand-Tronc, touchant les frais d'exploitation.

Par conséquent, ces obligations mentionnées par le ministre des Finances sont subordonnées aux frais d'exploitation, ainsi qu'il est statué dans la loi de 1862, concernant la convention intervenue avec la compagnie du Grand-Tronc. Cette loi porte que ces frais constituent une charge privilégiée ayant priorité sur les obligations en question. Par conséquent, les redevances mentionnées par le premier ministre, constituent une charge qui a priorité non seulement sur la garantie en question, mais encore sur les $121,000,000 représentant la totalité des obligations constituant la première hypothèque. Qu'est-ce à dire? La somme des redevances semi-annuelles indiquées par le premier ministre est de £77,673; ce qui constituerait une redevance annuelle de £155,000, soit $776,000. Capitalisé à 4 p. 100, c'est un capital de $19,000,000 constituant une créance ayant priorité

non seulement sur la garantie en question, mais encore sur les obligations-débentures qui, au dire du ministre des Finances, constituent la seule charge qui ait priorité sur cette garantie.

J'appelle l'attention du ministre des Finances sur une autre question. En consultant l'ouvrage de Poor, " Manual of Railway Law ", pour 1908, page 783, je trouve relativement à la compagnie du Grand-Tronc un tableau ayant pour en-tête:

Etat indiquant les garanties détenues par le public et figurant dans les différentes lois relatives à la compagnie, et impayées au 1er décembre 1907, mais dont l'acquisition peut se faire par l'émission d'actions-débentures du Grand-Tronc à 4 p. 100, par suite d'entente avec les porteurs.

Cet état indique une liste d'actions que la compagnie du Grand-Tronc peut acquérir, en les achetant avec les actions-débentures consolidées, au montant de £15,000,000. Je nourris bien quelque doute à cet égard et, je tiendrais à ce que le ministre des Finances m'éclairât sur la question; cependant le " Manual " de Poor, paraît-il, est digne de foi et les renseignements figurant dans ce manuel cadrent parfaitement avec les autres renseignements fournis par le ministre des Finances au sujet de la situation financière de la compagnie du Grand-Tronc. Voici ce que je désire établir d'après l'autorité en question, ces $75,000,000 valant d'actions impayées dans les compagnies qu'elle a acquises, la compagnie du Grand-Tronc peut les acquérir, en délivrant à ses porteurs des obligations-débentures consolidées du Grand-Tronc. S'il en est ainsi, la compagnie du Grand-Tronc peut émettre ces obligations-débentures consolidées jusqu'à concurrence de $75,000,000, et si elle possède pareille faculté, il s'ensuit qu'elle peut placer $75,000,000 de charges ayant priorité sur la garantie en question; car, au moment que se fait l'émission des obligations, elles constituent, aux termes des lois relatives à la compagnie du Grand-Tronc, une hypothèque et un privilège de premier ordre sur le Grand-Tronc. Voilà donc le renseignement que je tiens à obtenir du ministre des Finances: je désire savoir si la compagnie du Grand-Tronc peut émettre ses obligations-débentures consolidées, acheter ces autres obligations de chemin de fer et par là placer $75,000,000, à titre de nouvelle charge, ayant priorité sur la garantie proposée.

J'incline à croire qu'il en est ainsi, parce que dans les circonstances actuelles, nous ne jouissons d'aucun privilège que nous puissions faire valoir contre le Grand-Tronc pour assurer cette garantie; nous n'avons pas de créance liquidée contre la compagnie du Grand-Tronc. Par conséquent, cette compagnie est autorisée à se grever, à se garantir, à créer des obligations jusqu'à concurrence de telle somme qu'elle désire, et ce n'est que lorsque la créance deviendra liquidée, que nous aurons le droit d'établir nos créances contre la compagnie du Grand-Tronc et même alors les autres garanties occupent le même rang que les nôtres. Cet exposé me semble parfaitement exact et loyal; dans la mesure de mes lumières, la compagnie du Grand-Tronc peut transformer ses autres actions en actions-débentures du Grand-Tronc et par conséquent, placer ses $75,000,000 comme charge ayant priorité sur la garantie en question, et dans cette mesure-là même, diminuer la valeur de notre garantie.

J'ai une autre question à poser au ministre des Finances: dans la somme des obligations-débentures qu'il a indiquée, s'élevant à $121,000,000, le ministre des Finances a-t-il inclus les $12,000,000 d'obligations-débentures que le Parlement, au cours de cette session, a autorisé la compagnie du Grand-Tronc à émettre? D'après le " Manuel " de Poor, je conclus qu'il n'a pas inclus cette somme.

J'ai une autre question à poser au premier ministre et au ministre des Finances: est-il intervenu certaines négociations, verbales ou autres, entre le gouvernement fédéral et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou la compagnie du Grand-Tronc, avant les élections d'octobre 1908? Cette question est bien légitime. Je tiendrais à être éclairé à cet égard. Je le demande: est-il intervenu, avant les élections de 1908, quelques négociations verbales ou autres, touchant le prêt en question?

Sir WILFRID LAURIER: Que l'honorable député veuille bien continuer sa harangue.

L'hon. M. FOSTER: Nous sommes en comité.

M. MIDDLEBRO: Le premier ministre préfère sans doute ne pas répondre à cette question. Si je pose cette question, c'est que, d'après une soigneuse étude des documents devant la Chambre et un attentif examen de toute l'affaire, je crois qu'il est intervenu entre le Gouvernement ou quelques représentants du Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc ou la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, quelques négociations au cours desquelles il a été tacitement entendu, avant les élections, que si le Gouvernement revenait au pouvoir, il accorderait à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique un prêt de $10,000,000. A l'appui de cette assertion vient militer le fait que, depuis l'inauguration de la Confédération, nulle compagnie de chemin de fer n'a fait preuve d'un zèle comparable à celui qu'a déployé la compagnie du Grand-Tronc en faveur des candidats dont elle a épousé la candidature, durant l'élection de 1908.

J'ai encore une question a poser au Gouvernement; on refuse de nous dire s'il est intervenu quelques négociations avant les élections; mais il est consigné dans les dossiers que, trois semaines après l'élection, et presque à l'issue du scrutin, le 16 novembre, le président du Grand-Tronc-Pacifique a adressé au Gouvernement une communication qui ne semble pas être la première communication échangée. Cette lettre ne semble pas indiquer que ce soit la première communication de cette nature ou la première fois qu'on ait donné à entendre au Gouvernement que la compagnie allait demander un prêt de $10,000,000; le Gouvernement savait certainement, le 16 novembre, que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique allait demander un prêt de $10,000,000.

L'octroi de ce prêt de $16,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique est une des questions les plus importantes qui aient été présentées à la Chambre durant la session actuelle et je voudrais demander au premier ministre comment il se fait qu'il ait remis le discours du trône au gouverneur général deux mois après sans avoir fait une allusion quelconque à la question la plus importante qui devait être présentée à la Chambre. Dans le discours du trône, il a fait seulement l'allusion suivante au Grand-Tronc-Pacifique:

> La construction du chemin de fer transcontinentale a été poussée vigoureusement durant l'année dernière. La voie ferrée a été ouverte pour le transport des moissons de Winnipeg à la rivière Bataille, une distance de 675 milles.

Il a parlé de quelque arpentage d'exploration pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, de la présence d'un représentant du Canada à l'institut international d'agriculture et d'autres questions d'importance secondaire, mais il a complètement omis la plus importante de toutes. Pourquoi?

Je constate que l'on a adopté pendant cette session, le bill (n° 13). C'est une loi pour permettre au Grand-Tronc de consentir une autre hypothèque de $12,000,000 sur sa propriété ou plutôt d'émettre des obligations-débentures consolidées pour un montant dont l'intérêt n'excéderait pas £100,000 ou $500,000 à 4 p. 100; en d'autres termes, cette émission capitalisée avec l'émission d'obligations-débentures consolidées qui deviendraient une hypothèque sur la compagnie du Grand-Tronc au montant de $12,000,000, et les $12,000,000 qui doivent être émis sous l'autorité de cette loi prendraient rang comme première hypothèque pour la garantie proposée que nous discutons maintenant. Ce bill a été présenté à la Chambre le 26 janvier ou environ six jours après l'ouverture du Parlement. La première lecture de ce projet de loi a eu lieu le 1er février; la seconde lecture le 16 février; le comité des chemins de fer en a fait ensuite rapport et la troisième lecture le 19 février. Le bill a été finalement adopté par le Sénat, le 1 mars, et six jours après cette résolution a été présentée à la Chambre. Maintenant, je puis me tromper, mais il me semble que ce bill a pu suivre toute la filière du Parlement sans qu'un mot soit dit par le Gouvernement relativement à son intention de présenter une résolution pour faire un prêt de $10,000,000 au Grand-Tronc, pour que le Grand-Tronc puisse établir un gage de priorité de $12,000,000 sur sa propriété et diminuer d'autant la sécurité de la garantie qu'il nous donnerait.

Permettez que je dise un mot ou deux au sujet de la sécurité directe donnée par la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. C'est une chose vraiment curieuse, d'après l'information fournie par le ministre des Finances, qu'avant tout cette compagnie du Grand-Tronc dont le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a dit "nous n'étions pas satisfaits qu'elle se contente seulement d'appuyer, mais nous avons insisté et elle a consenti à en faire partie, à y entrer et à devenir toute l'affaire", c'est très curieux que cette compagnie du Grand-Tronc soit devenue propriétaire de $25,000,000 de capital ordinaire du Grand-Tronc-Pacifique pour la somme de $203,000 et que les directeurs de la compagnie n'aient actuellement déboursé que $5,200.

Si nous passons ensuite à la question des terres en rapport avec le Grand-Tronc-Pacifique, nous constatons l'état d'affaires suivant: le Grand-Tronc-Pacifique est soutenu financièrement par le Dominion; la construction du Grand-Tronc-Pacifique augmente la valeur des terres; il y a environ 81 emplacements de ville situés entre Winnipeg et Edmonton et ces emplacements de ville ont acquis de la valeur seulement par suite de la construction de ce chemin de fer. Il n'était que raisonnable que cette augmentation de la valeur des terres devinsse la propriété du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et il n'est que juste que nous qui fournissons l'argent à ce chemin de fer, et qui lui prêtons encore $10,000,000 nous obtenions, comme garantie, cette augmentation de valeur des terres produite par la construction de ce chemin de fer. Mais nous constatons que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a transporté tous ses emplacements de ville à une compagnie distincte nommée la Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company. Je constate que les directeurs de cette compagnie sont C. M. Hays et ses amis. Il y a 30,000 parts de capital dans cette Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company. Les directeurs, d'après l'état présenté par le ministre des Chemins de fer sont C. M.

Hays, E. J. Chamberlin, Wm. Wainwright, W. H. Biggar, E. H. Fitzhugh, tous également directeurs du Grand-Tronc-Pacifique et dont chacun possède deux actions et a payé $200. C'est-à-dire que ces cinq directeurs qui ont la direction et le contrôle de cette Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company n'ont placé dans cette société que $1,000 et qu'ils contrôlent et possèdent 81 emplacements de ville entre Winnipeg et Edmonton.

L'hon. M. FOSTER: Quelle en est la superficie?

M. MIDDLEBRO: La superficie est de 78,640 acres. Cette superficie est composée principalement d'emplacements de ville, dont le prix a acquis de la valeur par la construction du Grand-Tronc-Pacifique auquel nous fournissons l'argent et ces messieurs qui n'ont placé que $1,000 ont le contrôle de toute la compagnie. En plus, ils possèdent un intérêt pour les trois-quarts de l'emplacement entier de la ville de Prince-Rupert.

L'hon. M. FOSTER: La même compagnie?

M. MIDDLEBRO: La même compagnie. De sorte que, étudiez cette question sous n'importe quelle face, et vous trouverez que quelques particuliers gagnent plus d'argent grâce à cette compagnie que le Grand-Tronc-Pacifique lui-même qui est obligé d'agir simplement comme tampon et comme rideau.

L'hon. M. FOSTER: Où ont-ils acquis ces terres?

M. MIDDLEBRO: Je ne sais pas où ils les ont achetées, mais ils les possèdent. L'honorable député de Saint-Antoine nous a fait un exposé très clair et très concis de la position que nous occupons relativement à la législation que l'on propose. Mais je veux résumer la question de cette façon. Comme je l'ai dit, nous comptons entièrement sur la garantie de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc. Le ministre des Finances admet d'abord le premier gage de $121,000,000 de capital-obligations en second lieu, je crois que j'ai établi que les revenus capitalisés comme un gage de priorité s'élèvent à $19,000,000; troisièmement, le capital-obligations dont l'émission a été autorisé durant cette session, s'élève à $12,000,000 et sera un gage de priorité. Cela fait un total de $152,000,000 de première hypothèque indiscutable. Si mon raisonnement est juste, d'après le manuel des chemins de fer de Poor, le Grand-Tronc a le droit d'acheter avec son capital-obligations, le capital-actions des chemins de fer dont il a acheté les lignes et il a le droit de payer avec du capital-obligations du chemin de fer du Grand-Tronc. Cela fait encore une somme de $75,000,000 de première hypothèque qui vient avant notre garantie, soit un total de $227,568,000. Je désire poser encore une question au ministre des Finances: je constate que dans la loi de 1862, et dans les lois ultérieures, il existe ce que l'on appelle des obligations hypothécaires de matériel roulant que l'on déclare être aussi une première hypothèque pour le chemin de fer du Grand-Tronc. Je cite la page 783, du manuel de Poor où il est dit:

Capital-obligations 5 p. 100 perpétuel (section du Grand-Tronc)—autorisé par la loi de 1874 adoptée le 26 mai 1874, relative au capital-obligations consolidé de la compagnie. Garanti par première hypothèque sur toute la propriété de la compagnie et aussi sur l'intérêt de la compagnie dans le pont international et dans les lignes affermées et exploitées sujettes pourtant à la priorité de toutes les autres charges préférentielles existant à la date de l'émission; prend immédiatement rang après les obligations hypothécaires de matériel roulant; intérêt 5 p. 100 par an à perpétuité, payable en janvier et en juillet.

Ou bien, ce renseignement est complètement erroné, ou bien le ministre des Finances, se trompe. J'aimerais que l'honorable ministre (M. Fielding) nous dise si en plus de ces articles que j'ai mentionnés, il n'existe pas aussi des obligations hypothécaires de matériel roulant pour une somme de $6,000,000 qui sont inscrites comme privilégiées non seulement avant notre garantie mais avant le capital-obligations dont a parlé le ministre des Finances. Si quelques-unes de ces obligations ne sont pas un gage de priorité alors le manuel de Poor est dans l'erreur. Les item que j'ai mentionnés s'élèvent à $233,000,000. Ainsi que l'a établi le député de Saint-Antoine, le Grand-Tronc a garanti environ $50,000,000. Nous sommes dans la même position relativement à nos $10,000,000 que les autres garants relativement à leur $50,000,000, c'est-à-dire que nous ne sommes pas dans une situation meilleure que la compagnie du Grand-Tronc et toutes ces garanties viennent après le gage de priorité dont j'ai parlé plus haut. Mais il y a plus encore, le Grand-Tronc peut hypothéquer sa priorité et donner un autre gage de priorité et il peut contracter d'autres obligations qui prendront rang sur la même ligne que la nôtre. Je voudrais savoir, dans ces circonstances, si le ministre des Finances pense que ce prêt que nous allons faire est suffisamment garanti par le Grand-Tronc? Vous pouvez vous rendre compte de ce que la compagnie fera par ce qu'elle a fait. Voyons dans quelle position nous nous trouvons à ce sujet. A l'époque de la confédération, d'après l'information qui nous a été donnée, le Grand-Tronc nous devait plus de $15,000,000 de capital, et $10,000,000 d'intérêt; soit un total de plus de $25,000,000. Cette somme est due depuis

42 ans. A 4 p. 100 d'intérêt pendant 42 ans, la dette s'élèverait à $43,000,000 qui, ajoutée au montant déjà donné ferait un total de $68,000,000 que le Grand-Tronc nous doit aujourd'hui. Avons-nous quelque raison de supposer que la compagnie nous remboursera le prêt actuel plus rapidement qu'elle n'a payé l'ancien prêt à moins que nous n'exigions d'elle, une autre garantie plus complète que celle que le Gouvernement reçoit de la compagnie. La dette primitive a duré depuis la confédération jusqu'à 1884 et cette année-là une loi fut adoptée avec le résultat suivant, chapitre 52, article 19 où il était déclaré:

Que la réclamation du Dominion du Canada, telle qu'elle existe maintenant.... prendra rang après le capital ordinaire et les garanties données par le présent et autorisées à être émises et après les garanties et le capital ordinaire par le présent autorisé à être créé.

Or, où en sommes-nous à ce sujet? Le capital-obligations consolidé s'élève à $121,000,000; les revenus capitalisés à $19,000,000; le capital garanti à 4 p. 100 à $49,000,000; le capital première série préférentielle à $17,000,000; le capital deuxième série préférentielle à $22,000,000, le capital troisième série préférentielle, à $35,000,000; le capital ordinaire à $112,000,000. Cela fait un total de $257,000,000 qui passent avant la dette du Canada aujourd'hui comprenant ces $68,000,000. Ajoutez ensuite à cette somme les $75,000,000 d'autres capitaux de ce chemin de fer que le pays a le droit d'acheter; ajoutez encore le capital-obligations autorisé à cette session, mais non émis, $12,000,000, et vous obtenez un montant de $344,000,000 qui passent avant les $68,000,000 que la compagnie doit au Dominion du Canada depuis 1867.

Quant à ce qui regarde le prêt de 1881, nous sommes dans la situation très fière de pouvoir dire que toutes les déclarations que nous avons faites se sont trouvées vérifiées. Le temps a justifié amplement nos affirmations parce que nous avons pris des précautions suffisantes pour obtenir une garantie du Pacifique-Canadien et il était de son intérêt de nous rembourser.

Relativement au marché conclu en 1903 et en 1904, au contraire, toutes les déclarations faites dans le temps par les ministres ont été depuis trouvées fausses. Ils ont déclaré, par exemple, que le prix de revient de la section de l'Est serait de $71,000,000; ils avaient, ont-ils déclaré, des montagnes de renseignements comme base de cette estimation. Mais nous constatons que la dépense sur ce tronçon s'est élevée à $124,000,000. Ils nous ont déclaré que le prix de revient de la section des montagnes serait de $26,000,000; nous constatons, que par suite de la longueur plus grande du parcours et du surcroît des frais de construction, la dépense est estimée aujourd'hui à $67,000,000. Relativement à la section des prairies, la compagnie s'adresse à nous de nouveau et nous demande de lui avancer encore $10,000,000, pour la compléter. Ainsi à peu près toutes les déclarations faites par eux en 1904, ont été absolument contredites par l'événement, et à peu près toutes les affirmations faites par les conservateurs dans le temps se sont vérifiées depuis. Quant à la section des montagnes et à la section de l'Est, nous n'avons jusqu'ici que des estimations, et il n'y a pas lieu de présumer que ces évaluations couvriront pleinement le chiffre de la dépense. Dès lors, nous membres de l'opposition, nous nous croyons fondés à obtenir les renseignements les plus complets au sujet des titres dont j'ai parlé; et je pris le ministre des Finances de dire à la Chambre si ces garanties additionnelles constituent une créance préférentielle par rapport à la garantie totale. Les membres de l'opposition, si je ne me trompe, ne songent pas proposer d'amendement spécifique à ce projet de résolution pour le moment; ils réservent leurs munitions et suspendent leur décision quant aux mesures à prendre jusqu'au moment du dépôt et de la 2e délibération du projet de loi. Nous en avons dit assez ce soir pour établir qu'à peu près toutes les prédictions du Gouvernement ont été trouvées fausses, et dès lors nous ferions bien de n'agréer cette demande d'emprunt de la part du Grand-Tronc-Pacifique qu'avec les plus grandes précautions.

M. DONNELLY: Les députés ministériels qui se sont déclarés favorables à ce projet de prêt d'une somme de $10,000,000 à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ont insisté beaucoup sur les ressources et l'importance de l'Ouest canadien, et sur la nécssité de pourvoir ce pays d'amples moyens de communications par ce chemin de fer. L'honorable représentant de Lambton-ouest (M. Pardee) a lu à la Chambre une longue liste de chiffres indiquant les quantités de grain produites dans l'Ouest; et il s'est efforcé de persuader la Chambre que les membres de la gauche ne veulent pas accorder aux cultivateurs de l'Ouest les moyens de transport nécessaires pour assurer l'écoulement de leurs produits. Laissez-moi vous dire qu'à mon avis, les membres de l'opposition ont dans l'avenir de l'Ouest une foi tout aussi grande que les députés ministériels. Nous sommes prêts à accorder tout effort tendant à assurer la construction d'un réseau de voies ferrées suffisant pour la manipulation des quantités toujours croissantes des produits de la région.

Nous renoncerions aux traditions du parti conservateur, du parti qui a jeté les fondements du système actuel des transports dans l'Ouest par la construction du Canadien du Pacifique, si nous suscitions des obstacles à l'établissement ultérieur des voies ferrées dans l'Ouest. Sans doute, le

parti conservateur a combattu, et combattu énergiquement, en 1903 et 1904, le programme soumis par le Gouvernement en vue de la construction du Grand-Tronc-Pacifique; et la suite des événements a donné raison, je pense, au parti conservateur d'avoir pris cette attitude. Il peut être avancé des arguments à l'appui de l'établissement de cette partie de la ligne qui va de Winnipeg à Québec; mais si l'on tient compte de la nature du pays traversé par le chemin de fer, de la grande dépense qu'entraîneront l'entretien des travaux et le maintien du personnel sur cette partie de la ligne durant l'hiver; si l'on tient compte aussi que durant l'été il faudra tenir tête à la concurrence des voies fluviales, on arrivera difficilement à la conclusion qu'une telle entreprise puisse rendre des bénéfices.

Quant à la partie du chemin qui va de Québec à Moncton, je n'ai jamais encore entendu avancer une raison sérieuse légitimant sa construction. Il fait pour bien dire double emploi avec l'Intercolonial, auquel il fera concurrence. A l'heure qu'il est l'Intercolonial ne fait pas ses frais, abstraction faite du service de l'intérêt sur les capitaux engagés dans l'entreprise. La compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, désireuse de prolonger son réseau dans l'Ouest, s'adressa à notre gouvernement en 1903, en vue d'obtenir une charte l'autorisant à prolonger sa ligne à l'ouest de North-Bay. Si cette proposition avait été adoptée, il y a lieu de croire que dès aujourd'hui la compagnie du Grand-Tronc serait en mesure de prendre sa part dans le trafic de l'Ouest. Le Gouvernement n'a pas vu cette proposition d'un bon œil, et y a substitué celui de la construction du Grand - Tronc - Pacifique. Ce projet fut fortement combattu dans le temps par le ministre des Chemins de fer d'alors, fonctionnaire très capable, seul membre du cabinet qui fût à même de juger du mérite de la proposition. L'honorable chef de la gauche dans la discussion du présent projet de résolution il y a une semaine, a soumis un état établissant que aux termes de la convention, notre pays sera appelé à payer au moins $40,000,000, seulement d'intérêt, avant que la compagnie du Grand-Tronc, aux termes de son marché, soit appelée à payer loyer sur la section de l'Est du chemin de fer. C'est une somme à peu près trois fois plus élevée que l'estimation du prix total de revient du chemin de fer, soumis par le premier ministre lors du dépôt du projet de résolution. Le ministre actuel de l'Intérieur (M. Oliver), nous a déclaré en 1904 que le Dominion subventionnait ce chemin de fer au montant de $12,000,000 à $20,000,000.

En vue des renseignements actuellement soumis à la Chambre, le ministre, semble-t-il, devra corriger son estimation. On a pu faire erreur en lançant ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, mais nous sommes actuellement dans cette situation: le pays, en raison du marché qu'il a conclu et des garanties qu'il a données est tenu de voir à ce que l'entreprise soit menée à bonne fin, bien qu'on puisse avoir eu tort de s'y engager au début. La question qui se pose donc pour nous actuellement est celle-ci: quelle est la ligne de conduite la plus propre à assurer le parachèvement du chemin. La compagnie du Grand-Tronc s'est adressée au Gouvernement et a demandé que les conditions du marché soient modifiées au point de permettre une avance de $10,000,000 à la compagnie par le Gouvernement. Dans le cours de la présente session du Parlement, nous avons entendu l'honorable représentant de Strathcona (M. McIntyre), et je pense aussi l'honorable représentant d'Assiniboia (M. Turriff), prétendre que lorsque une grande compagnie de chemin de fer s'adresse au gouvernement fédéral et lui demande une législation spéciale, notre Gouvernement devrait profiter de la circonstance pour obtenir de meilleures conditions de cette compagnie. Tel a été le raisonnement fait par ces honorables députés lorsqu'il a été question ici d'autoriser le Canadien du Pacifique à émettre pour $50,000,000 de nouvelles actions. Le moment me paraît opportun pour notre Gouvernement de mettre ce programme à exécution et de dire à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique: Si vous êtes prête, aux termes du marché, à poursuivre les travaux et à les mener à bonne fin, c'est parfait; si vous n'êtes pas prête, en conformité du marché, à parachever l'entreprise, alors nous allons prendre possession du chemin, vous rembourser des frais que vous avez faits jusqu'ici, compléter les travaux, et nous constituer propriétaires, non seulement de la section non rémunératrice de l'Est, mais aussi de la section de l'Ouest que l'on compte devoir être profitable.

M. PERLEY: La question ne fait de doute pour personne, et nous ne saurions nous dispenser de poursuivre les travaux et de compléter cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Cette question a été réglée en 1903 et 1904. Peu importe les différences d'opinion qui ont pu se produire dans le temps; la question a été définitivement réglée alors par législation et par le résultat des élections qui ont suivi, et nous ne saurions plus à mon avis, nous soustraire à l'obligation de parachever les travaux, après les fortes dépenses qui ont été faites, et les fortes garanties que nous avons données. Nous sommes, d'autre part, tenus en honneur de poursuivre les travaux et de compléter le chemin sous le plus court délai possible. La seule question qui reste à régler, c'est de quelle manière et dans quelles conditions nous allons accorder l'aide additionnelle. Les dé-

putés ministériels qui ont pris la parole ont négligé entièrement ce côté de la question. Ils se sont évertués, d'après ce que j'ai pu voir, à faire croire que les conservateurs y sont opposés.

Ils ont aussi consacré beaucoup de temps à démontrer la nécessité de la construction du Grand-Tronc-Pacifique dans l'intérêt de la classe agricole, et particulièrement de la classe agricole de l'Ouest du Canada. Ce projet de loi a trait seulement à la section des prairies, et il ne s'est jamais produit de divergence d'opinions entre les deux partis quant à l'établissement de ce tronçon du chemin. Tous ont été unanimes à reconnaître, en 1903, la nécessité de construire le plus tôt possible cette partie du Grand-Tronc-Pacifique qui traverse les prairies. Mais voici à l'heure qu'il est les députés ministériels qui nous entretiennent des récoltes abondantes du Nord-Ouest. Ils nous parlent de l'accroissement de la population là-bas et de l'opportunité qu'il y a de construire ce chemin au plus vite. Ces honorables députés ont-ils l'esprit tellement lent qu'ils ne s'aperçoivent pas que tout le monde s'est rendu compte de cette vérité, et que nous savons tout aussi bien qu'eux ce qui se passe là-bas et quels progrès s'y accomplissent.

C'est tout ce que j'avais à dire; je voudrais qu'il fut bien compris que nous ne sommes pas opposés au parachèvement du chemin. Nous sommes d'avis de le finir le plus rapidement possible. Il n'est pas un membre de la députation qui soit plus désireux que je le suis de voir cette entreprise menée à bonne fin sous le plus court délai. La question véritable se ramène à celle-ci: le prêt projeté est-il accordé à de bonnes conditions et contre une garantie suffisante? Pourquoi les députés ministériels n'ont-ils pas discuté cette question? Est-ce parce que la garantie ne vaudrait rien, qu'ils n'ont rien à dire en sa faveur et en faveur du mode de constitution de l'emprunt? Quant à la valeur de la garantie fournie par le Grand-Tronc, l'honorable représentant de Grey-nord (M. Middlebro) en a parlé avec tant de compétence et de science, que je n'y insisterai pas beaucoup plus, sauf pour dire que la garantie de la compagnie du Grand-Tronc est à mes yeux pour le moins très douteuse. Autant que je puis en juger, l'honorable ministre des Finances lui-même, ne paraît pas très rassuré. Dans son discours de l'autre jour, reproduit à la page 3,679 du compte rendu des débats, il s'est exprimé en ces termes:

Or, la garantie fournie par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique du Canada à l'égard d'une entreprise quelconque n'est pas éphémère.

C'est là une déclaration qui n'est pas très compromettante; mais je lui demanderai

M. G. H. PERLEY.

comment il se fait que les obligations de 4 p. 100 de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique garanties par la compagnie du Grand-Tronc, et offertes à 90, n'aient pas trouvé d'acheteur si la garantie de la compagnie du Grand-Tronc est tellement sûre.

Le ministre ajoute:

Un honorable député a demandé, l'autre jour, quelles réclamations primeraient la nôtre, quel gage aurait l'avantage sur cette garantie que nous offre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique du Canada? J'ai fait faire des recherches à ce sujet, et on me dit que des obligations au montant de £1,488,500 et des actions sur débentures consolidées du Grand-Tronc au montant de £22,825,297, au total £24,413,797 sont incontestablement un premier gage et passeraient avant notre garantie.

Après celles-là, comme on le prétend, vient la garantie qui nous est proposée ici, et les autres garanties de même nature. La compagnie du Grand-Tronc a plusieurs sûretés qui probablement tiendraient le même rang.

Tout ce que dit le ministre, c'est que la garantie est bonne " comme on le prétend." Je partage l'opinion de l'honorable député de Grey-nord; j'irai même plus loin et je dirai qu'aux termes de la loi que nous avons votée, je suis porté à croire que les actions privilégiées du Grand-Tronc auraient la priorité sur cette hypothèque. J'ai donné avis d'une interpellation au ministre de la Justice pour savoir s'il considère que cette hypothèque aurait la priorité sur ces actions, mais je n'ai pas encore eu la réponse. Le Grand-Tronc a reçu la presque totalité de l'émission de $25,000,000 d'actions ordinaires, pour garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Or l'Etat a garanti une somme de beaucoup plus considérable.

Nous garantissons l'intérêt sur une somme trois fois plus considérable que celle que garantit le Grand-Tronc, et nous n'avons rien en retour. Le ministre des Finances ne croit-il pas que nous devrions être traités comme le Grand-Tronc? Il y a encore pour $20,000,000 d'actions privilégiées qui n'ont pas été émises et je ne vois pas pourquoi ces actions ne seraient pas livrées au Gouvernement, afin que l'Etat puisse retirer des bénéfices de l'entreprise, si plus tard elle devenait une entreprise rémunératrice.

A ce propos, je tiens à rectifier une assertion faite par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) relativement à certaines remarques du chef de l'opposition. A la page 3911 des " Débats," mon honorable ami, parlant du chef de l'opposition, dit :

Il s'est appliqué à critiquer les garanties qui sont offertes au Gouvernement pour cette avance de $10,000,000, et comment s'est-il résumé? En disant que les actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique valent de 100 à 150.

Pourquoi vouloir ainsi défigurer le sens des remarques faites par un collègue? Ce serait une absurdité de prétendre que les

actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique sont cotées à $100 ou $150, et c'est cependant ce que l'honorable député d'Assiniboïa fait dire au chef de l'opposition. Ce qu'il a réellement dit, se trouve à la page 860 des " Débats ", et voici ses propres paroles:

Le peuple canadien qui fournit le reste, soit les neuf-dixièmes des garanties ou de la dépense totale, ne recevra absolument rien sous forme de parts dans le développement futur résultant de cette entreprise, alors que simplement par l'affluence des immigrants et le progrès du pays, ces actions au montant de $25,000,000, vaudront 100 ou 150 peut-être au dollar.

Cela est bien différent de ce que lui fait dire l'honorable député d'Assiniboïa. L'honorable chef de l'opposition dit que plus tard, beaucoup plus tard, grâce au développement du pays, grâce à l'affluence des immigrants, quand nous aurons une population de 20,000,000 ou 30,000,000 et que ces actions auront pris de la valeur, elles seront peut-être cotées à $100 ou $150, et il demande de prendre certaines dispositions pour que l'Etat, qui fournit l'argent pour la construction de ce chemin, retire quelque avantage de cette plus-value, si jamais elle se réalise.

Je suis en faveur de la construction aussi prompte que possible, de ce chemin de fer.

Tous les membres de la gauche sont disposés à faire tout ce qui est nécessaire pour assurer ce résultat. Toute la question est de savoir comment nous devons y arriver et j'aimerais à entendre les honorables députés de la droite—non pas discuter les conditions du prêt fait autrefois au Pacifique-Canadien, non pas une description des progrès de la population, et des récoltes du Nord-Ouest que nous connaissons, tous, non pas des insinuations pour faire croire au pays que l'opposition combat la construction de ce chemin—mais j'aimerais, dis-je, entendre un membre de la droite approuver et justifier les conditions auxquelles ce prêt est consenti et les garanties que le Gouvernement exige en retour.

M. TH. CHISHOLM: Je n'avais pas l'intention de prendre la parole ce soir et dans ce que j'ai à dire, je ne parlerai que pour moi. J'ai suivi avec beaucoup d'attention les discours prononcés par mes honorables collègues de la gauche et j'ai acquis l'intime conviction que cette résolution est très défectueuse et que si elle doit servir de base à un projet de loi tendant à entraîner le pays dans une dépense de $10,000,000, il faudrait la modifier et l'améliorer considérablement.

Je ne puis pas me résoudre à l'appuyer dans sa forme actuelle. Comme la grande majorité des membres de l'opposition, je suis en faveur de la construction du chemin. Le Canada s'est engagé à construire le Grand-Tronc-Pacifique, et il doit être construit. Mais si nous continuons à gaspiller notre argent, à faire un mauvais emploi des ressources du pays, comme on voudrait le faire au moyen de cette résolution, le chemin ne sera jamais complété.

Cette partie du chemin entre Winnipeg et Edmonton, est en pleine prairie, il n'y a ni différences de niveau, ni courbes, très accentuées; il n'y a pas de forêts à abattre; il n'y a pas de droit de passage coûteux à acheter et le chemin ne devrait pas coûter plus de $15,000 par mille. D'autres chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis ont été construits à ce prix, dans des régions semblables. Nous avons commencé par donner à la compagnie $13,000 par mille et aujourd'hui elle nous demande encore $10,000,000, soit près de $10,000 par mille. N'importe qui pourrait construire un chemin de fer dans ces conditions. Il n'y a pas un membre de cette Chambre qui ne serait pas en état de construire un chemin de fer de Winnipeg à Edmonton, si l'entreprise était subventionnée au point qu'il n'aurait pas à y mettre un seul sou de son argent.

Si nous devons avoir autant d'ennuis avec la division des prairies, où prendrons-nous l'argent pour construire la division des montagnes et la division de l'Est? Si le chemin, dans le pays plat des prairies, doit coûter des sommes aussi considérables, que coûtera-t-il où il faudra miner pendant des milles à travers la roche vive, dans les Montagnes Rocheuses et dans la Colombie-Anglaise? A ce taux, non seulement le pays sera ruiné, mais il n'aura jamais le chemin.

Il n'est pas trop tard pour que le Gouvernement étudie de nouveau la question et modifie la résolution. Nous désirons que la résolution soit adoptée et que le chemin soit construit, mais nous demandons certaines garanties pour notre argent, et après avoir entendu l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), l'honorable député de Grey-nord (M. Donnelly), je considère que nous n'avons aucune garantie quelconque pour ces $10,000,000.

Si nous devons être les banquiers de cette compagnie, agissons comme des banquiers agiraient. Si je me présente à une banque pour contracter un emprunt, on commence par examiner soigneusement les garanties que j'offre. La banque s'attend à ce que je sois en état de démontrer que je possède des biens représentant la somme que je demande à emprunter, et même au-delà. Si nous devons être les banquiers dans un sens, soyons-le également dans l'autre.

De plus, si je contracte un emprunt à une banque, le banquier a en mains, l'argent qu'il doit me prêter et n'est pas obligé d'aller l'emprunter ailleurs. Dans le cas qui nous occupe, le Canada n'a pas d'argent lui-même. Il faut qu'il l'emprunte

en Europe pour pouvoir le prêter à son tour. N'importe qui pourrait se mettre banquier, s'il avait un crédit suffisant. Il pourrait prêter de l'argent à tous ses voisins et se faire une quantité d'amis s'il avait le privilège d'obtenir de l'argent avec le crédit de l'Etat.

Le Gouvernement aurait pu attendre d'avoir payé ses propres dettes. Je regrette d'avoir à parler sur ce ton, mais à moins que la résolution ne soit considérablement modifiée, je serai dans l'obligation de voter contre.

M. PERLEY: J'aurais une question à poser à l'honorable ministre des Finances. Je vois dans le discours qu'il a prononcé l'autre jour—page 3837, des " Débats ", qu'il a dit:

> Nous admettons donc qu'en assurant à la compagnie l'avantage de contracter cet emprunt, nous prenons au pair des valeurs qu'elle ne pouvait pas placer au pair, et cela à raison de 4 p. 100, quand elle ne pouvait emprunter elle-même à ce taux, et quand le Gouvernement a eu à payer, récemment plus de 4 p. 100.

J'aimerais à savoir s'il existe une raison au monde pour nous engager à prêter cet argent au Grand-Tronc-Pacifique à un taux inférieur à celui que nous avons à payer.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Il ne s'ensuit pas nécessairement que nous prêtons à un taux moindre que celui que nous payons, car si nous sommes obligés d'emprunter nous pourrions peut-être le faire à moins de 4 . 100 et alors nous réaliserions un profit. Mais même si nous devions payer plus de 4 p. 100, ce serait une aide pour la compagnie.

Au cours du débat on a soulevé plusieurs questions de droit auxquelles je ne voudrais pas répondre sans préparation. Elles méritent d'être prises en considération et si après examen elles sont reconnues sérieuses, il en sera tenu compte.

Mais ce que j'ai surtout dans l'idée en ce moment, c'est que ces garanties que nous proposons d'accepter, quel que soit leur rang, ont une valeur marchande en ce moment d'au moins 90 p. 100 de leur pleine valeur. Une partie de ces valeurs a été vendue à ce prix dernièrement.

M. AMES: Et 70 p. 100 de l'émission sont rentrés entre les mains des financiers qui s'étaient chargés de placer l'emplacement.

L'hon. M. FIELDING: La même devise arrive pour les meilleures valeurs. Je dis que le seul risque que nous aurons est la différence entre le pair et la cote du marché, environ 10 p. 100. A l'heure qu'il est nous pourrions mettre ces valeurs sur le marché et réaliser 90 p. 100 de la somme qu'elles représentent, moins peut-être, certains frais de commission.

M. AMES: La compagnie pourrait-elle placer son emprunt à 90 p. 100?

L'hon. M. FIELDING : Je crois qu'elle n'aurait pas pu le faire il y a un mois, mais le marché financier s'est amélioré depuis. Il est inutile de discuter sur le rang qu'occuperaient nos garanties. Toutes ces questions ont été étudiées et sont connues des financiers qui ont fixé la cote des valeurs et elles sont aujourd'hui cotées à 90 p. 100.

M. AMES: Ces explications du ministre changent toute la nature de l'opération. On nous avait d'abord demandé de consentir à ce prêt, pour venir en aide à la compagnie. Tel est le fardeau qu'impose la dernière partie de la lettre de M. Hays. Au point de vue financier, l'opération n'a rien de bien recommandable. Si la compagnie pouvait négocier ces obligations à 10 p. 100 seulement de perte, il ne serait pas nécessaire de se porter à son aide.

L'hon. M. FIELDING: Je considère au contraire que la vente à très bas prix de ces obligations serait préjudiciable à l'entreprise et, d'une manière générale, au bon renom de la compagnie; et puis, le risque que nous courons ne dépasse pas 10 pour 100. Je n'hésite pas à dire que la valeur de ces effets réside principalement dans la garantie du Grand-Tronc. Si les obligations portant hypothèque n'ont guère de valeur aujourd'hui, je considère qu'elles en acquerront avec les années.

Mais si malgré la garantie du Grand-Tronc, ces effets n'inspirent pas assez de confiance pour que les capitalistes les prennent au pair, nous comptons que l'amélioration de l'état de l'entreprise devant résulter de l'avancement des travaux, la mise en exploitation de la section des prairies et d'autres parties du chemin, le développement du pays, l'amélioration des affaires et de la situation financière auront pour effet de donner à ces obligations leur valeur réelle, et c'est pour cela que nous les prenons au pair. Tout ce que nous risquons, c'est l'écart entre le pair des obligations et le prix qu'on en pourrait obtenir aujourd'hui. S'il fallait les vendre aujourd'hui, je conviens que ce serait à perte; mais si nous invitons la Chambre à agréer ce projet de résolution, c'est que nous comptons que lorsque le prêt arrivera à échéance, les obligations auront atteint le pair et que, partant, il n'y a aucun risque à courir.

M. PERLEY: Est-ce à dire que les obligations données en garantie du prêt de l'Etat seront les mêmes que celles que l'on a récemment offertes à 90 et dont le public n'a pas voulu?

L'hon. M. FIELDING: Peu m'importe que le public en ait voulu ou non; j'ai dit qu'elles sont à peu près semblables aux autres en ce que ce sont des obligations du

Grand-Tronc-Pacifique dont le remboursement est garanti par le Grand-Tronc. Le signataire et l'endosseur d'une obligation c'est virtuellement le même individu dans les deux cas. Quant à leur rang et à leur situation réels, cela me paraît assez indifférent.

M. PERLEY: Les obligations émises sur la place de Londres constituaient une deuxième hypothèque, tandis que celle que le Gouvernement accepte aujourd'hui portent hypothèque de quatrième rang. Si le public n'a pas voulu acheter à 90 les obligations portant hypothèque de deuxième rang, celles-ci n'en avaient pas moins une valeur réelle, puisqu'elles viennent immédiatement après les obligations garanties par l'Etat et que, à défaut de remboursement, elles sont l'objet de privilèges particuliers; elles sont pour ainsi dire de la même catégorie que les obligations portant hypothèque de premier rang. Je prie donc le ministre de me dire s'il n'est pas vrai que ces obligations ont une valeur beaucoup plus grande que celle que peuvent avoir celles que l'on donne en garantie de ce prêt.

L'hon. M. FIELDING: Je n'attache pas à ce point toute l'importance que l'honorable député semble y attribuer. Pour le porteur, l'essentiel en ceci est la garantie donnée par la compganie du Grand-Tronc. Mon honorable ami se trompe en ce qui concerne les autres obligations. Celles dont j'ai parlé ne constitue pas une hypothèque de deuxième rang, mais la charge sur l'équipement prévue par la loi. Si vous appelez cela une hypothèque, c'en est une de troisième rang et non de deuxième. Pour l'instant, la valeur des obligations réside dans la garantie de la compagnie du Grand-Tronc. Les autres obligations acquerront de la valeur avec le temps.

M. PERLEY: Cependant, à en juger par les paroles du ministre, on grève le matériel roulant d'une première hypothèque.

L'hon. M. FIELDING: Non pas; le matériel roulant est réellement compris dans la première hypothèque.

M. PERLEY: Je crois que le ministre se trompe; la loi porte expressément que la première hypothèque n'embrasse pas le matériel roulant.

L'hon. M. FIELDING: Je crois qu'elle l'embrasse, bien qu'on ait créé une émission spéciale pour prélever les fonds. Je considère qu'il est entièrement inclus dans la première hypothèque.

M. PERLEY: Je crois que le ministre fait erreur.

L'hon. M. FIELDING: Je constate que la première hypothèque embrasse l'équipement.

M. AMES: L'équipement et le matériel roulant sont deux choses bien distinctes.

L'hon. M. FIELDING: Je ne sais pas.

M. AMES: Sans doute.

M. HUGHES: Le matériel roulant est l'objet d'un compte séparé.

L'hon. M. FIELDING: Quelle différence y a-t-il entre l'équipement et le matériel roulant?

M. AMES: Reportez-vous au texte des dispositions de l'année qui ont trait à ces garanties: vous constaterez qu'il y est toujours fait une distinction entre l'équipement et le matériel roulant.

L'hon. M. FIELDING: Je ne le crois pas; équipement est synonyme de matériel roulant.

M. AMES: Si je ne me trompe, la troisième hypothèque créé par l'émission du 25 février 1909, dont 77½ p. 100 restèrent entre les mains des agents financiers, avait le matériel roulant comme garantie, et après cela venait ce qui restait de la dette hypothécaire à la suite des charges de premier rang grevant la propriété du Grand-Tronc-Pacifique, indépendamment de la garantie du Grand-Tronc; or, on sait que cette émission a fait un four complet. La garantie donnée valait mieux que celle qu'on offre aujourd'hui, puisqu'elle comprenait le matériel roulant.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami constatera que l'équipement, c'est-à-dire le matériel roulant, est compris dans la première hypothèque; et si la première émission fut si heureuse. si on a pu y prélever les fonds, on le doit pour ainsi dire entièrement à la garantie du Grand-Tronc. Toute garantie fondée sur l'équipement même ne serait que médiocre.

M. SPROULE: Est-il vrai que si nous consentons ce prêt de $10,000,000, il en sera distrait $7,000,000 pour rembourser certaines avances faites par le Grand-Tronc et qu'il ne restera que $3,000,000 pour contribuer à l'exécution des travaux?

L'hon. M. FIELDING: Dans un sens, ceci est exact. Il va sans dire que ce n'est pas le Gouvernement, mais la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui paiera cette somme au Grand-Tronc, en s'en rapportant au certificat de l'ingénieur. Nous savons que le Grand-Tronc a avancé une somme considérable qu'il a puisée dans sa propre caisse et que les $7,000,000 qu'il a fait servir à l'exécution de l'entreprise devront lui être rendus d'une manière indirecte. Nous ne les lui rembourserons pas nous-mêmes, mais les deniers seront versés sur la présentation de certificats établissant que l'argent a été appliqué à l'entreprise. Il est certain que le Grand-Tronc-Pacifique paiera à la compagnie du Grand-Tronc ce qu'il lui doit.

M. SPROULE: Le paiement se fera-t-il sur la foi de certificats relatifs à des travaux exécutés ou restant à faire?

L'hon. M. FIELDING: Il nous est interdit de solder le coût de travaux non exécutés; nous ne pouvons verser de deniers qu'à l'égard de travaux dont l'exécution est attestée par certificat.

L'hon. M. FOSTER: A l'époque du paiement?

L'hon. M. FIELDING: Oui; quand des travaux ont été exécutés et qu'on nous transmet un certificat établissant que l'argent a été véritablement appliqué à l'entreprise, nous sommes en mesure d'en solder le coût. Nous verserons les fonds au Grand-Tronc-Pacifique en la manière habituelle, et j'imagine qu'il remboursera à la compagnie du Grand-Tronc les sommes qu'elle lui a avancées pour les fonds de l'entreprise. C'est affair entre les deux compagnies. Nous ne paierons que sur le certificat de l'ingénieur attestant que les travaux ont été exécutés et que la dépense s'est faite selon les ordres donnés.

M. SPROULE: Le ministre a-t-il lieu de croire qu'il suffira de $3,000,000 pour tirer la compagnie de son embarras financier et lui permettre de presser l'exécution des travaux jusqu'à ce qu'ils soient terminés? Etant donné ce qui reste à construire du chemin, il me semble que cette somme est bien faible, que la compagnie ne tardera pas à nous appeler encore à son secours, car l'été ne se passera pas sans qu'elle se trouve dans quelque nouvelle difficulté financière. Quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises pour se convaincre que ce prêt permettra à la compagnie de terminer les travaux dans un délai raisonnable?

L'hon. M. FIELDING: L'ingénieur du Gouvernement nous informe—il existe une légère différence entre ses estimations et celles de l'ingénieur de la compagnie—que ces $10,000,000 suffiront à l'achèvement de la section des prairies.

M. AMES: Etes-vous certain que les constructeurs de la section des montagnes ne vous appelleront pas à leur aide?

L'hon. M. FIELDING: Je n'en sais rien. A chaque jour suffit sa peine.

M. SPROULE: Quels sont les ingénieurs du Gouvernement qui ont fait cette estimation et rédigé ce certificat?

L'hon. M. FIELDING: Naturellement, les estimations ont été faites par les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique à l'époque où la compagnie signifia sa demande. Ces estimations ont été renvoyées à M. Schreiber, ingénieur du Gouvernement, qui a fait un rapport qui se trouve parmi les documents déposés sur le bureau de la Chambre.

M. SPROULE: J'ai jeté un coup d'œil sur quelques-unes de ces estimations et j'ai déjà eu l'occasion de prendre des informations sur certains certificats; ce que j'ai appris n'est guère de nature à me faire attribuer une valeur excessive à une pièce semblable.

L'hon. M. FIELDING: Il en est des ingénieurs comme du reste des humains: ils ne sont pas parfaits et les meilleurs peuvent se tromper. Il ne faut pas oublier que c'est le Grand-Tronc-Pacifique et non le Gouvernement qui est chargé de la construction de la section des prairies. La gauche fait un crime au Gouvernement du coût excessif de la division de l'Est, mais la section des prairies est construite par le Grand-Tronc-Pacifique avec l'aide du Grand-Tronc et le concours des ingénieurs de cette dernière compagnie, et on rapporte que le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique se montrent très sévères dans leurs rapports avec les entrepreneurs et les employés; il y a donc lieu de penser que rien ne sera épargné pour faire en sorte que la section des prairies coûte aussi peu cher que possible.

Ainsi, lorsque nous constatons que la compagnie du chemin de fer construit cette voie ferrée sans l'intervention de l'Etat, sauf la surveillance, et qu'elle est obligée d'augmenter d'une façon considérable les frais de premier établissement mon honorable ami devrait être convaincu que cette augmentation de dépenses est suffisamment motivée.

Quant aux rapports de M. Schreiber, tous les ingénieurs sont faillibles, et ce n'est que rendre justice à M. Schreiber, un vieil ingénieur qui sert l'Etat depuis très longtemps, que de dire que, bien qu'il puisse commettre des erreurs, tous ceux qui le connaissent comprennent que les estimations et les rapports sont basés sur une longue expérience et sur les connaissances que peut posséder un ingénieur éclairé et très habile et un homme qui, tous l'admettent, commande au plus haut degré la confiance et le respect de tout le monde.

M. SPROULE: J'aimerais beaucoup à partager cette opinion, mais j'avoue franchement qu'il n'en est rien et je crois que nous avons assez de preuves pour nous permettre d'être d'un autre avis. D'ailleurs, si la situation n'offrait pas d'autre anomalie que l'écart considérable entre les deux premières soumissions, cela suffirait à nous faire craindre que la même chose ne se répète relativement aux estimations subséquentes. L'expérience du passé ne nous autorise guère à croire que la présente estimation ne sera pas inexacte comme l'ont été les estimations préparées jusqu'à ce jour.

L'hon. M. FIELDING: Nous ne pouvons pas nous baser sur une autre chose que les calculs d'un ingénieur de renom.

M. SPROULE: A propos d'ingénieur de renom, je ne veux pas commettre la moindre injustice envers M. Schreiber, mais j'avoue franchement que je crois que le Gouvernement peut obtenir de lui, à l'égard de n'importe qui, une estimation qui lui convient.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député doit parler d'autrefois et des gouvernements précédents. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai constaté que M. Schreiber était un fonctionnaire fidèle et consciencieux, et que je n'ai jamais connu personne qui aurait osé lui proposer de faire une estimation qu'il n'aurait pas jugée exacte en tous points.

M. SPROULE: Nous avons besoin d'autres preuves que le marché passé avec M. M. P. Davis relativement au canal de Cornwall. M. Schreiber a déclaré sous sa propre signature que la somme était juste et raisonnable et il a conseillé au ministre des Chemins de fer de la payer. Et le ministre des Chemins de fer en a fait autant. Mais l'auditeur général a élevé la voix pour déclarer qu'il ne paierait pas cette somme parce que c'était un vol manifeste. La somme fut réduite de $52,000 à $29,000—ce qui était $10,000 de trop au dire de l'auditeur général—et fut accepté comme paiement intégral.

L'hon. M. FIELDING: Je ne me rappelle pas les circonstances de l'affaire Davis. Mais quiconque connaît M. Schreiber croira que toute estimation qu'il a pu faire a été faite avec la plus entière bonne foi et pouvait être considérée par le Gouvernement comme l'estimation d'un ingénieur de renom et d'une expérience consommée.

M. AMES: Quelle a été son estimation du coût de la division des montagnes?

L'hon. M. FIELDING: Je ne me le rappelle pas.

M. AMES: Trente mille dollars par mille, n'est-ce pas?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais me la rappeler.

M. AMES: On calcule maintenant qu'elle coûtera $80,000 par mille. Voilà une estimation très exacte de la part d'un ingénieur; n'est-ce pas?

L'hon. M. FIELDING: Les circonstances dont dépend le coût des entreprises publiques ont énormément changé depuis. Le fait seul que la section des prairies a coûté beaucoup plus que l'estimation. . . .

M. HUGHES: Pourquoi?

L'hon. M. FIELDING: Pour cinquante raisons.

M. HUGHES: Faites-nous en connaître quarante-neuf?

L'hon. M. FIELDING: Si le temps me le permets plus tard, je n'en énumérerai pas seulement quarante-neuf; je ferai connaître les cinquante. L'honorable député (M. Hughes) ne sait-il pas que la main-d'œuvre coûte plus cher qu'autrefois?

M. HUGHES: Non.

L'hon. M. FIELDING: Moi, je le sais.

M. HUGHES: Non. Je demande pardon au ministre—il ne le sait pas.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas payé les ouvriers moi-même, mais je tiens mes renseignements de ceux qui les ont payés et je crois, je suis convaincu . . .

M. HUGHES: Je sais à quoi m'en tenir.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député ne doit pas en savoir beaucoup plus long que moi. Il tient ses renseignements des autres, ainsi que moi. Mais je déclare, d'après des renseignements puisés aux meilleures sources, que la main-d'œuvre coûte beaucoup plus cher qu'auparavant.

M. HUGHES: Qu'y a-t-il encore?

L'hon. M. FIELDING: Le prix des traverses a doublé.

M. HUGHES: Pourquoi?

L'hon. M. FIELDING: Parce que ceux qui les façonnent reçoivent des salaires plus élevés. Allez dans les aciéries demander au bureau pourquoi le chemin de fer coûte plus cher et on vous répondra: C'est parce que nos ouvriers ont de plus forts salaires.

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. HUGHES: Quel est le prix actuel des rails?

L'hon. M. FIELDING: C'est moi qui ai la parole.

M. HUGHES: Je désire demander. . .

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: Silence!

M. HUGHES: J'ai le droit de poser une question, si celui qui a la parole me le permet.

L'hon. M. FIELDING: Je dis donc: Allez dans les aciéries et on vous dira. . .

M. HUGHES: Le ministre me permet-il de lui poser une question?

L'hon. M. FIELDING: Vous m'interrompez.

M. HUGHES: Fort bien.

L'hon. M. FIELDING: On vous dira que les ouvriers reçoivent de plus forts salaires. Ceux qui façonnent les traverses sont mieux rétribués. Entrez dans le bureau de l'entrepreneur et il vous apprendra qu'il reçoit le double de ce qu'il recevait auparavant.

L'hon. M. FOSTER: Oh! oh!

L'hon. M. FIELDING: Oui. Et il s'ensuit que le coût de ces entreprises a augmenté, qu'il a presque doublé. Parcourez la liste des articles qui servent à la construction des chemins de fer et vous constaterez que toutes les grandes entreprises qu'il a fallu exécuter pendant les dernières années ont coûté beaucoup plus que les estimations préparées en 1903.

Maintenant, colonel, qu'avez-vous à me demander?

M. HUGHES: Tout d'abord, monsieur le président, je vous prie de rappeler le ministre à l'observation du règlement, parce qu'il ne s'adresse pas à vous.

L'hon. M. FIELDING: Vous avez raison; je vous fais des excuses.

M. HUGHES: Qu'on me permette de dire au ministre des Finances que les traverses coûtent plus cher aujourd'hui après qu'elles sont posées sur la voie; mais qu'elles ne coûtent pas plus cher prises dans la forêt. Pourquoi cette différence de prix? Les rails coûtent aussi bon marché qu'en 1904; je me demande même s'ils ne coûtent pas un peu moins.

M. GEO. TAYLOR: Ils coûtent meilleur marché.

M. HUGHES: Je crois qu'ils coûtent moins cher qu'à l'époque où le marché a été passé. Les salaires sont aussi moins élevés. Le ministre n'a qu'à s'en rapporter aux entreprises publiques qui s'exécutent dans la ville de Lindsay. La clause des salaires courants ne s'applique pas à ces travaux; les prix que paie l'entrepreneur sont très inférieurs aux salaires des ouvriers employés partout ailleurs dans cette ville. Si le ministre des Finances entre dans ces détails, nous voulons connaître la vérité car cela nous permettra de prouver qu'il a tort. Qu'il énumère les cinquante raisons dont il a parlé.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que quarante-neuf suffiront à prouver que l'honorable député (M. Hughes) a tort.

M. HUGHES: Sur le chemin de fer transcontinental où on paie les traverses de 60 à 70 cents, celui qui façonne ces traverses, à une distance d'environ cent verges, ne reçoit pas le quart de ce prix-là.

L'hon. M. FIELDING: Les fournisseurs les achètent au plus bas prix possible.

L'hon. M. FOSTER: Notre tâche serait plus facile, si nous pouvions connaître la vérité d'une partie seulement de ces cinquante raisons, et le ministre peut facilement la découvrir.

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

L'hon. M. FOSTER: S'il se livre à une petite enquête, il découvrira quels sont exactement les salaires qu'on payait en 1904 aux différentes catégories d'ouvriers, et il peut constater quels sont les salaires qu'on payait en 1907 et en 1908 aux mêmes classes d'ouvriers. Ces renseignements seraient authentiques. Si nous avions seulement un état véridique du coût des fournitures pendant ces années-là, nous pourrions calculer assez exactement ce que représente l'augmentation du coût de ces objets. Quant aux rails, le ministre pourrait aisément nous procurer des renseignements concernant les prix des rails vendus en 1904 et en 1908. Ce sont des marchandises principales dont il est facile de connaître le prix. Une chose certaine, c'est qu'il était beaucoup plus facile et moins coûteux de se procurer des rails en 1908 qu'en 1903-1904, parce que les moyens de transport sont plus abondants qu'ils l'étaient alors. Ainsi, il y a deux chefs de dépense —la main-d'œuvre et l'acier—au sujet desquels nous pourrions aisément nous renseigner.

L'hon. M. FIELDING: Cette demande est juste, j'en conviens.

L'hon. M. FOSTER: On pourrait aussi nous fournir des renseignements concernant le coût des traverses. Connaissant ces détails, nous pourrions avoir un aperçu du coût de l'entreprise. Mais le ministre des Finances a-t-il suffisamment étudié les détails pour se convaincre que la construction économique de ce chemin a pu coûter $35,000 par mille? J'ai causé avec des personnes qui ont construit des chemins de fer dans cette contrée-là ainsi qu'ailleurs, et le ministre des Finances aurait dû avoir la curiosité de prendre des renseiegnements, lui aussi.

D'autres voies ferrées ont été construites dans ce pays des prairies. Le Pacifique-Canadien et le chemin de fer Canadien du Nord y prolongent constamment leurs réseaux. Le ministre s'est-il enquis de ce que coûte aux compagnies, par mille, la construction de leur chemin? A-t-il ce renseignement dans ses dossiers? Avant de faire ce prêt de dix millions de dollars, ne devrions-nous pas nous convaincre qu'il n'y a pas eu grave extravagance—pour ne pas dire plus—dans la construction de cette section des prairies, à $35,000 le mille? Tel que je l'entends, cette somme ne comprend ni l'outillage ni le matériel roulant. Ai-je raison?

L'hon. M. FIELDING: Les chiffres donnés pour la construction ne comprennent pas l'outillage.

L'hon. M. FOSTER: Ainsi, $35,000 le mille ne couvrent que la construction, sans l'outillage et le matériel roulant. Je ne crains pas de dire que les grands entrepre-

neurs peuvent construire une voie ferrée dans les prairies de l'Ouest, y compris la majeure partie de l'outillage et les remises à locomotives, pour $18,000 ou $20,000 le mille. Si tel n'est pas le cas mes renseignements font défaut. Il nous faut ajouter considérablement à $18,000 pour atteindre le chiffre de $35,000 le mille. En son for intérieur le ministre croit-il qu'un homme aux idées économiques aurait appliqué $35,000 le mille à la construction, sans y comprendre l'outillage, le matériel roulant et les remises à locomotives? Deux autres voies ferrées sont actuellement en cours de construction et le ministre peut se renseigner parfaitement sur le coût du posage de la voie. Si mon assertion que $18,000 à $20,000 suffisent à l'établissement d'une bonne voie ferrée à travers les prairies est juste, pourquoi nous demanderait-on de secourir une compagnie qui a payé $25,000 le mille. L'argument des promoteurs est que c'est un meilleur chemin de fer. En quoi est-il supérieur au Canadien du Nord qui se rend à Edmonton? En quoi excelle-t-il le Pacifique-Canadien qui le longe à quelques milles de distance? Tout homme qui s'y connait en chemins de fer restera ébahi quand vous lui direz qu'on a appliqué $35,000 à la construction de cette voie ferrée. Je dis que s'ils ont gaspillé l'argent, et même pis, s'ils l'ont dépensé illégitimement, de sorte que les frais de construction ont été presque doublés, ils ne devraient pas s'adresser à nous—si toutefois ils l'ont fait—et nous demander de les tirer d'embarras. Le Grand-Tronc qui est le père, la mère et le grand-père de l'entreprise aurait dû en surveiller l'exécution. C'était sa chose, et comme l'a dit un des ministres à maintes reprises, il y était en tous points concerné.

Les directeurs du Grand-Tronc qui ont tant d'expérience dans la construction et l'administration des voies ferrées ont-ils veillé à la construction économique de celle-ci? S'il ont donné libre cours à l'extravagance et y ont contribué par une avance de $7,000,000, qu'ils paient eux-mêmes ces $7,000,000. Pourquoi viendraient-ils nous demander de les rembourser? S'ils sont les promoteurs du projet, les garants sur lesquels l'on appuyait presque toute l'entreprise, s'ils sont responsables, s'ils ont permis, ce que je qualifie de grossière extravagance, la dépense de $35,000 le mille pour la construction, qu'ils y laissent alors leurs $7,000,000 et qu'ils contribuent ainsi à la construction d'une voie dont ils retireront les profits.

Maintenant, monsieur le Président, s'il est vrai, comme le ministre des Finances doit le savoir, que des écumeurs, individuellement ou collectivement, ont profité de cette entreprise; s'il est vrai qu'ils ont localisé l'emplacement des villes sur leurs propres terrains; s'il est vrai qu'ils possèdent 81 de ces emplacements sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique, et détiennent 76,000 ou 77,000 acres de terres, que, proportionnément à la valeur qu'auront ces terres, ils ont acquises pour une bagatelle, sans qu'elles soient grevées pour assurer des fonds à cette compagnie qui vient mendier un emprunt, quel calcul fera le ministre? Ces terrains qui comprennent 16,000 acres d'emplacement de villes, longeant une grande voie ferrée et traversant de riches prairies, ont une grande valeur. Subdivisés en lots ils seront d'un fort apport. Dans un acre il y a nombre de lots. Autant que j'ai pu m'en assurer, ces terrains leur coûtent $3 l'acre. Divisé en lots et en emplacements de ville qui se vendront $50, $75, $100, $200 et plus, ils rapporteront de fortes sommes. Pourquoi ne contribuerait-on pas les profits ainsi réalisés à la construction de ce chemin de fer? Cette construction se fera-t-elle sur garanties seulement, avec nos prêts et à nos frais? Les promoteurs détiendront-ils tout le capital-actions que nous leur avons cédé sans que nous retirions aucun ou presqu'aucun profit, et cela après avoir pris le dessus du panier en s'emparant des emplacements de ville et de tout le reste? Tout cela devrait être consacré à la construction de la voie et à l'augmentation du capital. Cet argent profite aux individus et aux corporations distincts du Grand-Tronc-Pacifique. Ces faits sont-ils vrais? S'ils le sont, ils doivent nous faire réfléchir.

L'on parle du Titan épuisé, mais nous avons ici un jeune Titan qui ploie sous le fardeau financier dont on l'accable, et ce jeune Titan est le Canada lui-même. Tandis que nous appliquons toutes nos facultés à la réalisation de nos propres fins, nous permettons à ces hommes de tout s'accaparer, profits, emplacements de ville, bois de commerce, etc., et nous plions patiamment l'échine et allourdissons le fardeau que nous trouvions déjà trop lourd. Il est temps pour nous de considérer sagement les obligations que nous imposent les dettes que nous accumulons. Le ministre des Finances vient nous demander un emprunt. C'est de lui que nous attendons des renseignements. Lorsque nous avons fait un prêt au Pacifique-Canadien, nous nous sommes assurés une garantie sur leur $35,000,000 de capital-actions. C'était là une garantie sérieuse et sûre. Nous avons dit à la compagnie: Vous venez nous demander les fonds pour l'achèvement de votre entreprise, mais nous ne pouvons vous les avancer à un taux moindre que celui que nous payons et en prenant toutes les garanties que vous pouvez nous donner. Vous avez un capital-actions de $35,000,000 qui sera la garantie de notre prêt. Mais dans le cas présent, la compa-

gnie ne peut nous offrir une garantie qui vaille cinq sous. Comme l'a dit le ministre des Finances, le Grand-Tronc-Pacifique nous offre une garantie qui, d'après lui, ne vaut rien. Nous nous adressons à la compagnie du Grand-Tronc qui garanti les obligations. Maintenant, quand la compagnie a $25,000,000 de capital dont les actions auront peut être un jour la valeur actuelle des actions du Pacifique-Canadien, n'est-il pas éminemment raisonnable que nous assurions une garantie sur ce capital, d'autant plus que je ne sache pas qu'une proportion adéquate de ce capital-actions ait été appliqué à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Le ministre des Finances connaît et peut nous dire cette proportion. Il y a certaines questions, je crois, auxquelles le ministre des Finances devrait répondre avant que cette mesure soit ratifiée. Nous approchons de la vacance de Pâques—jours de paix et de calme, après les turbulences du passé. Nous ne voulons pas susciter une autre tempête à la veille de cette saison de grâce, de sorte que ce soir nous ne pouvons réaliser tous nos désirs en ce qui concerne cette résolutions. Nous permettrons que cette résolution soit adoptée en comité, avec cette réserve que chaque ligne et chaque phrase pourra être modifiée ou approuvée avec les corrections nécessaires.

Quand sera présenté le projet de loi qui a cette résolution pour base, nous pourrons en étudier les détails et le modifier plus facilement que la résolution même. Cependant le ministre des Finances devra nous offrir plus que quarante-neuf des cinquante raisons puériles qu'il a offertes au comité, et je suis certain qu'il le fera.

Il y a une autre question qui exige des éclaircissements. Combien d'argent la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle consacré au matériel roulant? Quand a-t-elle acheté ce matériel et qui l'a utilisé jusqu'aujourd'hui? Ce matériel est-il neuf ou est-ce du vieux matériel réparé venant d'une autre compagnie? Nous voulons savoir pourquoi cette nouvelle compagnie, dont la voie n'est pas encore posée, dépense je ne sais combien de millions—le ministre des Finances sait combien—cinq, six, sept ou huit millions—pour du matériel roulant qui n'a rien sur quoi rouler. La compagnie peut prétendre qu'il lui faut pourvoir pour l'avenir ou qu'autrement il y aura des retards lorsque la construction sera terminée. Mais de là surgissent deux questions. Depuis combien de temps la compagnie a-t-elle ce matériel roulant? A quoi a-t-il été employé? L'a-t-on employé seulement pour accommoder la compagnie du Grand-Tronc, ou l'a-t-on acheté ou construit légitimement pour répondre aux exigences du nouveau chemin de fer? Une autre question se pose. Quels sont ceux qui composent la compagnie qui construit le matériel roulant? Nous serions heureux d'en connaître quelque chose. C'est là

M. GEO. E. FOSTER.

une question intéressante et pertinente, car le ministre des Finances ne peut nous demander de grever le crédit canadien d'une somme de $10,000,000 sans être convaincu que tout est juste et légitime. Nous ne pouvons approuver cette transaction sans qu'il en soit ainsi, et si tout n'est pas juste et légitime nous voulons le savoir. Ce serait pour nous un soulagement de le savoir. Sachant avec quelle avidité l'on s'est accaparé, sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique, tout ce qui pouvait rapporter profit à ses propriétaires, les coffres vides de la compagnie elle-même, nous sommes anxieux d'apprendre si les mêmes procédés ont cours dans la construction du matériel roulant. Dites-nous quelque chose de la construction de la compagnie qui construit et fournit ce matériel.

Ce sont là des questions qui s'imposent au premier abord. Il en est une autre, je crois, à laquelle le ministre des Finances n'a pas complètement répondu. Il s'est livré quand il a déclaré qu'en plaçant ces obligations sur le marché il en obtiendrait 90 p. 100. Pourquoi donc, dans les circonstances actuelles, ne laisserions-nous pas cette grande compagnie jouir de cet escompte de 10 p. 100 et continuer la construction. D'autres compagnies doivent le faire. Il n'y a pas, en ce pays, une seule compagnie de chemin de fer de quelque importance qui n'ait dû souffrir des forts escomptes sur ses actions et ses obligations. Le ministre lui-même admet que sur le marché monétaire la marge ne serait que de 10 p. 100.

Je croyais que M. Hays alléguait qu'il ne pouvait pas vendre ses certificats, mais s'il peut les placer à 10 p. 100 d'escompte, il est bien des corporations commerciales qui seraient contentes aujourd'hui de pouvoir obtenir leurs capitaux à ce prix, il en est beaucoup qui les obtiennent à cet escompte, il ne paraît pas beaucoup nécessaire de nous grever davantage, lorsque nous avons déjà assumé la plus grosse part des obligations et qu'il faudra les supporter. Je ne crois pas avoir d'autres observations à faire pour le présent, mais celles-ci sont quelques-uns des points que je désirais soumettre à l'attention du ministre.

Si ce prêt est nécessaire, je dis que le ministre des Finances n'a pas d'affaire, dans une question comme celle-ci, quand nous avons donné notre loyal appui à cette mesure et qu'il s'agit d'un prêt d'urgence de $10,000,000, de faire un autre cadeau. Que la compagnie paye exactement l'intérêt que nous payons. Je ne demande pas qu'elle paye plus, mais que le ministre arrange sa proposition de façon à exiger à la compagnie précisément le montant d'intérêt que ces $10,000,000 vont nous coûter. C'est du moins ce que nous devrions faire à mon avis. Pourquoi devrions-nous agir

davantage comme la mère bienfaisante, car personne ne niera que le Canada, forcé de s'exécuter par le Gouvernement, a porté et porte aujourd'hui 90 p. 100 du fardeau des obligations. Nous aurons une autre occasion de discuter cette question, et lorsque sera déposé le projet de loi basé sur cette résolution, nous aurons autre chose à dire, mais pour le moment, voici quelques-unes des questions que nous étions impatients de connaître, et que nous voulons connaître avant le dépôt du projet de loi. Je suis loin d'être convaincu que la ligne a coûté $35,000 par mille. Je n'aime pas la preuve établie à cet effet, et je crois qu'on devra se renseigner davantage avant de l'accepter. Le ministre des Finances est en état de se renseigner bien mieux que nous sur ce point, car il a toutes les sources d'informations à sa disposition.

L'hon. M. FIELDING: Les honorables députés de la gauche sont difficiles à contenter. Aux débuts de cette question, l'honorable chef de l'opposition prépara une série de demandes dans le but de connaître toutes les informations dont la Chambre aurait besoin pour discuter intelligemment cette transaction. Je savais que plusieurs de ses demandes n'avaient aucun rapport avec la question à l'étude; mais comme elles avaient néanmoins quelque rapport avec le projet du Grand-Tronc-Pacifique, nous avons déposé toutes les informations demandées. Je crois que nous avons accordé presque tout ce que l'honorable député a demandé. Maintenant, voici l'honorable député de Toronto-nord qui parle comme si nous avions commis quelque négligence grossière dans la préparation de ces informations.

L'hon. M. FOSTER: Je ne dirai pas qu'il y a eu de la négligence. Jusqu'ici, je crois que l'honorable ministre a répondu passablement à tous les besoins, mais ce n'est pas une accusation de négligence que je porte en ce moment, je formule simplement une humble demande pour obtenir plus d'informations car il surgit des besoins nouveaux de renseignements au fur et à mesure que la discussion se développe.

L'hon. M. FIELDING: Baucoup des demandes de l'honorable député sont si embrouillées et incertaines qu'il sera difficile de leur donner une forme définie. L'honorable député de Toronto-nord est fécond en "si". Il est facile de monter un argument avec des "si". Si telle ou telle chose existe, et si telle ou telle chose se produit, alors telle ou telle chose en découlera. N'importe qui peut monter tout un échauffaudage de raisonnements sur un "si". Je serais heureux de pouvoir constater cette opération d'écremage, comme dit l'honorable député, qui se fait partout en faveur de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. La seule allusion précise qu'il a faite a trait aux emplacements de ville. Je n'ai pas les informations voulues par devers moi en ce moment, et je ne vois pas quel rapport cette question peut avoir avec le prix de la construction de la division des prairies, la question qui était en discussion. Mais si l'honorable député a besoin de plus de renseignements sur les emplacements de villes, nul doute que mon honorable collègue le ministre de l'Intérieur sera en mesure de les lui donner tous, ce qui prouvera que tout ce qui a été fait entre la compagnie et le Gouvernement à cet effet est parfaitement justifiable.

L'honorable député a dit, et on l'a répété bien souvent au cours du débat, que l'Etat porte—j'emplois sa propre expression—porte 90 p. 100 du fardeau du prêt en discussion. C'est une idée complètement erronée, mais nous parlerons plus tard de cette question, et je ne m'attarderai pas à présent. Les conversations que nous avons eues au sujet du prix de la main-d'œuvre, de traverses de chemins de fer et des matériaux généralement ne se rapportaient pas à aucune section particulière, mais à l'augmentation du prix de la construction en général. J'aurai des informations à donner plus tard, et, sous ce rapport, je crois que la demande de l'honorable député était juste et raisonnable. Mais je n'admets pas qu'il soit de la plus haute importance, quoiqu'il puisse être intéressant de savoir le prix de la construction des autres lignes. Je doute qu'il se trouve dans les prairies une autre ligne de la nature du Grand-Tronc-Pacifique. Si une autre compagnie a payé moins cher la construction, ce n'est pas une preuve que cette ligne a coûté trop cher. Si l'on prétend qu'elle a coûté trop cher, il faudra l'établir par d'autres raisons que celle que l'on allègue, à savoir le prix des autres lignes.

L'honorable député demande si je suis convaincu que la ligne a coûté de $34,000 à $35,000 par mille. Je n'ai qu'un moyen de me convaincre, et ce moyen est le rapport de notre ingénieur. Tous les comptes de la compagnie sont soumis à l'ingénieur du Gouvernement, M. Schreiber. M. Schreiber ne peut surveiller la construction de la ligne sur tous les points, mais il a ses substituts qui lui font leur rapport. Et s'ils lui disent, pour qu'il nous dise à son tour, que les comptes soumis par la compagnie représentent approximativement le prix de la construction, moi qui suis bien naïf, je serai porté à croire que le rapport est juste et raisonnable. Vous pouvez être sûrs que si j'ai d'autres informations, je me ferai un plaisir de les déposer à la Chambre, mais je croirais que les informations de la nature de celles que j'ai déposées pourraient fort bien être acceptées par les honorables députés comme la preuve que

cette ligne coûte en effet ce que l'on dit, et que la déclaration est faite intelligemment et honnêtement. Et si l'honorable député se contente de cela, je ne vois pas ce que peut nous soucier le prix d'une autre ligne, construite dans un autre endroit, et dans un autre temps.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que M. Schreiber certifie? M. Schreiber est ingénieur. Je ne connais pas de quelle manière il procède, mais il est différentes manières d'arriver à connaître le prix. M. Schreiber fait une tournée à tous les ans, ou à tous les six mois, ou à tous les trois mois. Il s'occupe naturellement, comme tout ingénieur, des travaux du génie. Mais vérifie-t-il les comptes? Mais pénètre-t-il les adjudications, les sous-adjudications, et les adjudications découlant de celles-ci encore? Vérifie-t-il le prix des matériaux? S'enquerre-t-il des montants acquittés et compare-t-il les prix avec les prix courants? Autant de détails qu'un homme d'affaire chargé de s'enquérir de la question des prix étudierait, mais je ne crois pas que ce sont là les devoirs de M. Schreiber. On lui soumet des chiffres. Il constate qu'on a dépensé tant pour la main-d'œuvre, tant pour les matériaux, tant pour autre chose. Il prend connaissance des pièces justificatives, mais pénètre-t-il sous ces détails pour s'assurer, en homme d'affaire, si l'on n'a pas payé des prix exorbitants?

Il ne suffit pas qu'un ingénieur, en sa qualité professionnelle, examine les pantes et les courbes, la maçonnerie, les ponceaux et autres travaux du génie sur une ligne de chemin de fer, pour qu'il puisse estimer approximativement le prix de la ligne. Fait-il autre chose que vérifier les pièces justificatives placées devant lui, et accepte-t-il seulement les prix qui lui sont soumis comme ayant été réellement payés sur les divers travaux pour en faire le total, puis ensuite la répartition égale sur un nombre de milles déterminé? Cependant, il est possible que ces calculs cachent toutes sortes d'extravagances, des paiements en double, des sous-adjudications et autres choses semblables, et l'ingénieur n'en saurait rien. Il me semble que ce n'est pas son affaire de le savoir, car ce ne sont pas les devoirs qu'on l'a chargé de remplir. S'il ne fait pas ce que j'ai dit, alors nous ne sommes pas sûrs du tout, même avec le certificat de M. Schreiber, que $35,000 par mille ont été dépensées à la construction de cette ligne.

Je vois une lettre de M. Bell. Je crois que M. Bell est un des auditeurs. Je ne connais rien contre lui, ce que j'en connais est plutôt à son avantage, et je ne cherche pas à le déprécier. Mais M. Schreiber dit à M. Bell: Que pensez-vous de ces comptes? Et M. Bell répond: J'ai vérifié les comptes en regard des pièces justificatives. Qu'est-ce que cela prouve? Cela prouve simplement que les comptes ont été payés et que les quittances sont soumises. Mais M. Bell a-t-il vérifié la légitimité des prix, et tous les autres détails qui lui feraient connaître s'il y a eu extravagance ou malhonnêteté dans la construction de la ligne? C'est possible, mais il me semble qu'il doit se contenter d'examiner les comptes et de voir s'ils ont été acquittés, et vérifier les reçus. Si c'est là la tache de M. Bell, il a du se passer quelque chose qui a échappé à son observation, et ce qui me le prouve, c'est le prix abnormalement élevé de la construction. Le ministre des Finances dit qu'on ne peut comparer une ligne avec une autre à moins qu'elles soient construites dans les mêmes conditions. C'est vrai; mais je ne puis croire que le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern n'ont que des sentiers de moutons dans ces régions; je crois qu'ils construisent de bonnes lignes, et l'on me dit que les rampes, les voies, les pentes sont sinon égales du moins passablement égales à celle du Grand-Tronc-Pacifique. Naturellement, les lignes s'améliorent avec le soin, mais si vous comparez $18,000 par mille avec $35,000 par mille, il reste une forte marge pour améliorer le ballastage, les pentes, les rampes, etc. On me dit que la traction est aussi facile sur le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern que sur le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. FIELDING: M. Schreiber était à Ottawa jusqu'à tout récemment, lorsque je le dispensai de sa présence, croyant qu'on en aurait plus besoin ici. Tout ce que vient de mentionner l'honorable député fait partie du travail du génie, car c'est le devoir d'un ingénieur de faire rapport sur le prix probable d'une entreprise donnée, ce qui implique nécessairement qu'il doit se prononcer sur la légitimité des prix de la main-d'œuvre, des rails, des traverses, etc.

Il y a donc lieu de supposer qu'en rédigeant ses certificats et en faisant ses estimations avec le concours de M. Bell, spécialiste distingué en matière de vérification, qui examine toutes les justifications, M. Schreiber s'informe de tout cela, et que l'on doit tenir ses certificats comme prouvant suffisamment que le chemin coûtera la somme mentionnée dans son rapport. C'est à ce point de vue que nous nous plaçons. D'ici à ce que la question revienne sur le tapis, je discuterai ces divers points avec lui.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que M. Bell?

L'hon. M. FIELDING: C'est l'auditeur du ministère des Chemins de fer.

M. HUGHES: Le ministre aurait-il l'obligeance d'apporter aussi un état relatif aux tranchées et vallées?

L'hon. M. FIELDING: Je ne puis le promettre.

M. SPROULE: Plairait-il au ministre de nous dire quand eurent lieu les premiers pourparlers qui ont abouti à la négociation de ce prêt à la compagnie?

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas le savoir.

M. SPROULE: Le ministre des Finances doit le savoir; s'il l'ignore, le premier ministre, lui, ne l'ignore pas. Eu égard aux circonstances qui entourent toute cette affaire, il me semble que la Chambre serait bien aise d'avoir de plus amples renseignements.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député ne devrait pas faire d'aussi grands frais d'imagination.

M. SPROULE: En ceci, il y a bien autre chose que des frais d'imagination. Les $7,000,000 qui seront distraits de ce prêt pour être versés à la compagnie du Grand-Tronc, la part si active que cette dernière a prise aux élections, l'argent dont a ordinairement besoin un gouvernement qui en appelle au peuple et, quinze ou vingt jours après l'élection, la lettre où M. Hayes déclare que si le prêt n'est pas consenti, les travaux seront suspendus et que cette suspension sera préjudiciable à la situation financière du Canada; tout cela donne lieu de penser que les arrangements préliminaires ont été arrêtés avant l'élection avec l'entente que si le Gouvernement était maintenu au pouvoir, il serait donné suite au projet après l'élection. Nous avons donc intérêt à avoir les renseignements que le Gouvernement peut nous fournir à ce sujet, et je suis sûr qu'en y mettant un peu de bonne volonté, il se trouvera en mesure de nous les communiquer.

M. TALBOT: L'honorable député prétend que le Grand-Tronc a pris une part active à la dernière élection; qu'il nous parle donc plutôt de l'activité que les employés du Grand-Tronc-Pacifique déploient dans l'Ouest.

M. SPROULE: Je m'adresse au ministre des Finances qui est en mesure de fournir les renseignements que nous demandons.

L'hon. M. FIELDING: Tout ce que je puis dire de l'activité déployée par le Grand-Tronc-Pacifique en faveur du Gouvernement, c'est que j'ai bien souvent entendu exprimer l'avis contraire. Mais ceci est étranger à l'objet de la discussion.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre pourrait-il nous dire d'où lui sont venues les contributions?

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami a manqué l'occasion de porter la question devant les tribunaux dont relèvent les affaires électorales. C'est là et non ici qu'il convenait d'élever la voix.

M. AMES: Le ministre a dit, ce me semble, que M. Schreiber a fait examiner les travaux par des ingénieurs ordinaires qui sont censés savoir tout ce qui s'est fait.

L'hon. M. FIELDING: On me dit que M. Schreiber a lui-même exercé une certaine surveillance sur les travaux; je crois qu'en son absence, certains fonctionnaires le remplacent.

M. AMES: Je n'en doute pas. Dans ce cas, ces fonctionnaires ont dû rapporter à différents temps que la dépense relative à la construction du chemin excède de beaucoup les estimations, chose que le ministre sait depuis quelque temps.

L'hon. M. FIELDING: En effet, nous le savons depuis un certain temps.

M. AMES: Le ministre avait donc depuis un certain temps matière à fonder sa détermination de venir en aide à la compagnie?

L'hon. M. FIELDING: Nous ne possédions le renseignement que depuis peu de temps.

M. AMES: Quand le ministre a-t-il été expressément prié de venir en aide à la compagnie?

L'hon. M. FIELDING: Je ne m'en souviens pas.

M. AMES: Chose singulière, cette lettre, qui constitue une pièce absolument complète, est pour ainsi dire tombée des nues le 16 novembre, et depuis cette date, on semble n'avoir jamais échangé une seule parole pour en modifier la teneur.

L'hon. M. FIELDING: Pourquoi l'aurait-on modifiée?

M. AMES: Le projet de résolution est conçu absolument dans le même esprit que la lettre. A l'époque où celle-ci fut écrite, avait-on promis une réponse affirmative à son auteur?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire; je ne le crois pas. Pour ma part, je n'avais pas fait de promesse semblable.

M. PERLEY: Combien de temps après le 16 de novembre le contenu de cette lettre avait-il été l'objet de pourparlers?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais répondre; il faudra s'en rapporter à la lettre —c'est là son utilité.

M. PERLEY: La lettre ne dit pas combien de temps avant cette date l'affaire avait fait le sujet d'une discussion entre le ministre et les autorités du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire.

M. AMES: Le ministre ne voudrait pas nous tromper en nous faisant croire que cette lettre est tombée des nues sans aucun avertissement préalable?

L'son. M. FIELDING: Elle n'est pas tombée des nues; elle m'est parvenue par la voie ordinaire.

M. AMES: Tout à fait à l'improviste?

L'hon. M. FIELDING: Reste à savoir. Nous avons parfois des pressentiments.

M. HUGHES: Est-ce le ministre des Finances qui l'a rédigée?

L'hon. M. FIELDING: Non; est-elle assez bien pour que vous le croyiez?

M. AMES: Le ministre l'a-t-il corrigée avant qu'elle fut signée?

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami pose trop de questions.

L'hon. M. FOSTER: Un gouvernement qui demande au peuple de renouveler son mandat ne doit rien cacher, ni exagérer; il doit lui soumettre toutes les questions. Si le ministre savait avant le 26 octobre que cette demande de $10,000,000 se préparait, croit-il avoir rempli son devoir envers les électeurs en ne lui apprenant pas la vérité et en ne lui demandant pas son consentement? C'eut été un charmant refrain à la ritournelle: "Laissez Laurier achever son œuvre" que la révélation par le ministre des Finances et le premier ministre de ce qu'il savait, c'est-à-dire qu'il fallait pour cela emprunter $10,000,000 de plus. Une lourde responsabilité pèse sur le ministre des Finances dans cette affaire. S'il connaissait la nouvelle, il ne s'est pas bien conduit envers le public et n'a pas reçu de mandat de lui; l'honorable ministre devrait retourner devant les électeurs et obtenir un mandat au sujet d'une affaire aussi importante que celle-là. S'il ne la connaissait pas, il est difficile de comprendre comment cette lettre, à laquelle rien ne manquait et qui répondait exactement aux désirs du ministre, a pu tomber des nues, car il n'a soulevé aucune objection tout d'abord. Je ne connais pas de médaille qui n'ait un revers.

L'hon. M. FIELDING: Un coup de tonnerre parti des nues?

L'hon. M. FISHER: Comme si elle avait été frappée par le Créateur infiniment sage. Le projet était parfait. Il entrait complètement dans les vues du ministre des Finances et de M. Hayes et les seuls auxquels il ne semble pas convenir ce sont les habitants du Canada qui paieront les violons.

L'hon. M. FIELDING: Nous ne sommes pas d'accord avec vous sur ce point; nous croyons que le projet leur convient.

M. HUGHES: Quels étaient les membres de la compagnie dont le ministre des Chemins de fer a parlé dans un discours prononcé avant l'élection, lorsque le bruit a couru que le Grand-Tronc-Pacifique renoncerait à l'entreprise?

L'hon. M. FIELDING: Je ne m'en souviens pas; je ne crois pas en avoir entendu parler.

M. HUGHES: Quelle est la nature des ponts et des ponceaux?

L'hon. M. FIELDING: Je m'en rapprtoe aux ingénieurs.

M. HUGHES: Le ministre obtiendra-t-il ce renseignement?

L'hon. M. FIELDING: J'y réfléchirai.

M. HUGHES: Le ministre ferait peut-être mieux de faire quelque chose de plus.

L'hon. M. FIELDING: Tout ce que je puis faire, c'est d'y réfléchir.

L'hon. M. FOSTER: Il serait plus sage de faire quelque chose de plus. Tout ce que le ministre a à faire c'est d'apprendre quelle est la nature des ponts et des ponceaux s'ils sont en acier, en pierre ou en bois.

L'hon. M. FIELDING: Si l'honorable député me pose une question formelle, je tâcherai de me procurer les renseignements.

M. HUGHES: Je pose toujours une question formelle.

L'hon. M. FIELDING: Très bien, nous y verrons.

M. AMES: Le ministre veut-il s'efforcer d'obtenir des preuves qui lui permettront de nous convaincre que ce chemin est vraiment du meilleur modèle? Cela se réduit à une question de plans et de calculs.

L'hon. M. FIELDING: Cette demande est juste, je le comprends.

M. AMES: Nous voulons savoir quelles sont les pentes, les courbes et la nature des constructions. Le ministre pourrait-il traiter cette question de manière à permettre à la Chambre, maintenant ou plus tard, d'examiner l'état contenant la liste des quittances qui forment les $35,000 par mille, et à lui permettre, par l'intermédiaire de l'un de ses comités, d'interroger des témoins pour se convaincre que les fonds ont été employés à la construction du chemin?

L'hon. M. FIELDING: Je ne puis répondre ainsi à l'improviste.

M AMES: Il prendra cela en considération.

L'hon. M. FIELDING: Oui

M. AMES: Voudrait-il essayer de nous dire ce que l'on a fait du payement de 20 p. 100 sur 10,000 actions? On nous a dit que cet argent a été employé à l'avantage du réseau.

Nous aimerions à avoir quelque chose de plus défini. Où l'a-t-on employé sur le réseau, et quel avantage en a-t-on retiré. Voudrait-il aussi nous dire d'une manière plus définie qu'on ne l'a fait jusqu'à présent, quels seront les obligations probables fixer en ce qui concerne le capital investi pour la construction et pour le paiement du matériel roulant en opération; quels seront les taux fixes d'intérêts sur cette section et comment ces taux fixes cadrent avec ceux du Canadian Northern et du Pacifique-Canadien qui suivent une direction parrallèle à cette ligne? C'est une question très importante, car elle nous mettra en mesure de juger si cette compagnie pourra rivaliser dans le taux de transport des grains, ou si elle serait une cause active qui contribuerait à maintenir ces taux élevés.

L'hon. M. FIELDING: Si les lignes sont de différentes natures, je ne vois de quelle sur 2,000 actions ? On nous a dit que cet ilgne, comme nous le prétendons, elle dévevaleur pourrait être une telle comparaison. Naturellement si on établit une meilleure loppera un tel trafic que bien que les obligations fixés soient plus élevées, elles n'en donnera pas moins des profits.

M. AMES: Ce sera encore une question de degrés et de comparaison.

M. HUGHES: Les trois lignes, le Grand-Tronc-Pacifique, le Canadian-Northern et le Pacifique-Canadien traversent des régions de même nature. Chaque ligne peut être absolument horizontale sur une longue distance et il peut y avoir une légère inclinaison de 4.10 p. 100 sur le Grand-Tronc-Pacifique et de 5.10 ou 6.10 sur le chemin de fer Canadian-Northern ou le Pacifique-Canadien. Pour nous permettre d'établir une juste comparaison, le ministre voudrait-il faire établir par ses ingénieurs, par milles et en chiffres, les inclinaisons des différentes lignes.

L'hon. M. FIELDING: Je pense que le comité et la Chambre ont le droit d'avoir les renseignements les plus complets en ce qui touche les avantages de cette ligne et je vais m'efforcer de me procurer tout ce qu'il est possible d'obtenir sur cette question. Quant à établir une comparaison avec les autres lignes, c'est une autre question que nous devrons remettre à plus tard.

M. AMES: Quelles démarches la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle faites pour se mettre en état de fournir sa part des fonds destinés à la construction de la section des montagnes?

L'hon. M. FIELDING: Elle a une certaine somme en mains, comme on peut le voir dans les renseignements fournis.

M. AMES: Le ministre ne pourrait point nous dire immédiatement de quelle somme elle peut disposer, exclusivement pour la section des montagnes.

L'hon .M. FIELDING: Je crois que ces chiffres se trouvent dans les documents imprimés auquel je prie l'honorable député (M. Ames) de vouloir bien se reporter.

M. AMES: Serait-ce trop insister que de demander si l'on a reçu des communications quelconques laissant à entendre que la compagnie pourrait bien avoir besoin qu'on lui vînt de nouveau en aide comme aujourd'hui, pour cette section des montagnes?

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avons reçu aucune communication de cette nature. Il est possible que mon honorable ami ait raison de supposer qu'une aide additionnelle pourrait bien être demandée, mais je n'ai maintenant aucune communication dans ce sens.

M. AMES: Je regarde comme très probable que la compagnie s'adressera de nouveau au Gouvernement, attendu qu'elle peut emprunter de lui à un taux bien moins élevé que si elle mettait ses actions sur le marché. Je voudrais bien savoir aussi où se trouvent aujourd'hui les actions privilégiées? ont-elles été émises?

L'hon. M. FIELDING: Si cela ne se trouve pas dans les renseignements déjà fournis, je demanderais à l'honorable député de vouloir réserver la question pour plus ample considération.

M. AMES: Cela ne se trouvent point dans les renseignements soumis. Il s'agit de savoir ce que la compagnie a fait pour émettre les $20,000,000 d'actions privilégiées?

L'hon. M. FIELDING: Je ferai faire cette recherche.

M. SPROULE: Le ministre nous intéresserait beaucoup aussi, s'il pouvait nous dire de quelles personnes se compose la compagnie Grand Trunk Pacific Site Town, quelle étendue de terres cette compagnie a achetée, de qui elle les a achetées, combien elle a payé ces terres, et combien la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a reçu de cet argent. De qui se compose aussi la compagnie Grand Trunk Pacific Construction et quelle partie de la ligne lui a été cédée par contrat.

L'hon. M. FIELDING: Je vais m'occuper de la question et tâcher de procurer ces renseignements à l'honorable député.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est lu pour la 2e fois et adopté).

L'hon. M. FIELDING demande à présenter un bill (n° 128) pour autoriser un prêt à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose que le bill va être imprimé et distribué immédiatement?

L'hon. M. FIELDING: Il est déjà imprimé, et je suppose que l'impression pour les députés sera hâtée.

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

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING: En proposant à la Chambre de lever sa séance, je dois dire que la députation a signifié son intention de ne pas siéger demain si nous statuons ce soir sur cette question. Le Gouvernement est tout disposé dans ce sens. Mais le Gouverneur doit se rendre, demain, au Sénat, pour promulguer la loi de finance et autres lois qui ont été votées, et il faudra la présence d'un nombre suffisant de députés pour accompagner Son Excellence. Je proposerais que la Chambre se réunisse pour la forme, dans le but que je viens d'indiquer, mais que, de consentement mutuel, nous ne fassions aucune besogne. Il est à espérer que les honorables députés qui seront en ville assisteront à cette réunion pour la forme, afin qu'il y ait un groupe suffisant de députés en réponse à l'invitation de l'huissier à verge noire.

M. AMES: Le ministre des Finances peut-il faire quelque chose de plus? Je crois savoir qu'un rapport a été demandé au sujet des obligations indirectes de l'Etat, lequel rapport devrait être déposé demain après-midi. Serait-il possible de l'avoir avant l'ajournement?

L'hon. M. FIELDING: Je crois que oui. Dans ce cas, je le déposerai. Si c'est impossible, je le ferai parvenir à l'honorable député.

M. GEO. TAYLOR: Beaucoup d'honorables députés désirent quitter la ville demain matin, avant l'ouverture de la séance. Puis-je demander au ministre des Finances de décider que demain nous n'aurons pas de séance, afin de ne pas faire perdre aux députés un jour sur les quinze qui leur sont accordés.

L'hon. M. FIELDING: Quelle que soit mes dispositions à ce sujet, je crains de ne pas avoir l'autorité d'accorder la demande.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à onze heures et vingt-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 7 avril 1909.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à quatre heures et quart.

MESSAGE DU SENAT.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu un message du Sénat, acquiesçant aux bills qui suivent, sans modifications à savoir:

Le bill (n° 79) concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le bill (n° 117) ayant pour objet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes affectées au service public durant les exercices expirant respectivement le 31 mars 1909 et le 31 mars 1910.

M. HENDERSON: Monsieur l'Orateur, je remarque qu'en donnant lecture du message transmis par le Sénat, vous dites que le Sénat a adopté le bill des subsides "sans modifications."

Le ministre pourrait-il me dire si le Sénat a bien le droit de modifier ce bill, ou pourquoi il s'exprime ainsi?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances): Il vaut mieux accepter la situation.

M. HENDERSON: Le Sénat s'arroge un peu trop de pouvoir.

GREVE DES HOUILLEURS.

M. GEO. TAYLOR: En attendant l'arrivée de l'huissier à verge noire, je désire savoir du ministre du Travail (M. Lemieux) s'il a reçu récemment quelque nouvelle de l'Ouest, à l'égard de la grève des houilleurs? Je vois par les journaux qu'il a éclaté une grève dans les provinces de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise et il est rumeur, en outre, que ce différend industriel est en voie probable de pacification. Le ministre pourrait peut-être nous éclairer à cet égard.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail): Monsieur l'Orateur, en réponse à l'honorable député, je l'informerai que le 1er avril, j'ai reçu la dépêche que voici:

Hosmer Mines (C.-A.), 3 avril.

Il est intervenu un accord, à Macleod, entre le comité des salaires représentant les mineurs unis (United Mine Workers) et l'association des exploitants (Operators' Associations). Cet accord a été soumis aux unions locales à titre de référendum et a été approuvé à une pluralité d'au delà de 200 voix. A leur réunion à Macleod pour la législation du document Sherman, le président du 18e district, refusa de signer l'accord. Les officiers d'Indianapolis, je crois, donneront aux officiers du 18e district instruction de signer l'accord, tel que rédigé à Macleod et tiendront à son exécution.

(Signé): LEWIS STOCKETT.

Depuis l'arrivée de cette dépêche, j'en ai reçu une autre m'annonçant que les membres du bureau de l'union internationale avaient approuvé l'accord et exhorté les mineurs à s'en tenir à cette convention.

Je regrette de ne pas avoir ce télégramme ici, dans le moment. Il est à mon bureau, mais ce que j'ai appris ce matin me porte à croire que vers la fin de la semaine, toutes les mines auront repris leurs travaux. Je crois savoir qu'il n'y a qu'un seul homme

au Canada qui s'oppose à l'arrangement. Tous les mineurs ont accepté l'accord intervenu à Macleod.

M. MACKENZIE KING.

M. SPROULE: Je crois que la curiosité d'un grand nombre de personnes serait satisfaite si l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) pouvait donner à la Chambre quelques renseignements sur les faits et gestes du ministre du Travail en perspective. Le ministre pourrait nous dire si le Mikado s'en est emparé ou dans quelle partie du monde habitable il se trouve actuellement et si jamais il doit revenir, quand il se propose de le faire.

M. HUGHES: A-t-il été envoyé au loin pour se débarrasser de lui?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne sais pas à qui mon honorable ami fait allusion quand il parle du ministre du Travail en perspective. Il fait sans doute allusion à quelques rumeurs de journaux laissant entendre que M. Mackenzie King pourrait devenir ministre du Travail. Ce n'est là qu'une rumeur. Mon honorable ami désire savoir où se trouve cet honorable député. M. Mackenzie King a assisté aux séances de la commission internationale chargée d'étudier la question de la suppression du trafic de l'opium. Je crois que les séances de la commission sont terminées et que M. Mackenzie King est actuellement à Pékin. Il s'embarquera très prochainement pour le Canada et il adressera probablement un rapport à la Chambre au sujet de sa mission. D'après les renseignements que nous avons reçus au département, le résultat de la mission a été très satisfaisant et nous avons tout lieu d'espérer que le trafic sera régularisé de telle façon que dans peu d'années il sera complètement supprimé en Extrême-Orient, grâce à l'attitude prise par les autorités britanniques qui sont à la tête de ce remarquable mouvement.

Je dois dire que la mission de M. King a été facilitée en ce qui concerne le Canada parce que, ainsi que le sait mon honorable ami, le Parlement a adopté l'an dernier une loi pour supprimer ce trafic. On a accordé quelques mois aux commerçants de la Colombie-Anglaise pour se débarrasser de leur provision d'opium. L'échéance étant arrivée il y a quelques jours, le Canada est probablement le premier pays du continent dans lequel le trafic de l'opium a été complètement supprimé, excepté pour les produits pharmaceutiques.

M. SPROULE: Le ministre ne nous a pas encore parlé des faits et gestes de M. Mackenzie King et comme l'opium a une propriété soporifique, nous pouvons croire qu'il est endormi quelque part.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami sait que M. Mackenzie King n'est jamais endormi; il l'a bien prouvé pendant la dernière élection.

M. HUGHES: Quel est le pourcentage des propriétaires de mines et des mineurs en Colombie-Anglaise qui sont sujets britanniques fidèles au drapeau anglais?

L'hon. M. LEMIEUX: Si l'honorable député veut inscrire sa question au feuilleton, je serai heureux de lui faire donner une réponse officielle. Il y a quelque chose qui semble indiquer que les difficultés que nous avons éprouvées dans l'Ouest ont été produites par l'affluence d'un grand nombre d'étrangers.

M. HUGHES: Certainement.

LE VIEUX FORT A TORONTO.

L'hon. M. FOSTER: J'ai reçu des communications de la part de certaines associations de Toronto relativement au vieux fort sur la propriété commune de la garnison et je n'ai pas pu les déposer régulièrement sur le bureau de la Chambre. Ces associations craignent que les tramways urbains puissent être autorisés à traverser ce terrain et elles croient que le Gouvernement consent actuellement au transport de la propriété du vieux fort à la ville, sans insister sur la condition qu'elle ne sera pas utilisée pour autre chose qu'un parc ou une exposition. Je demanderai au ministre des Finances de vouloir bien soumettre cette question au premier ministre, afin que dans l'intervalle je puisse présenter d'une façon régulière ces requêtes et que le Gouvernement ne fasse rien pour amener le résultat redouté par les requérants.

SANCTION ROYALE.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général la lettre suivante:

Cabinet du secrétaire du Gouverneur général,
Ottawa, 7 avril 1909.

A l'honorable Orateur
De la Chambre des communes.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Honneur le juge en chef du Canada, agissant en qualité de suppléant de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle des séances du Sénat, cet après-midi, à quatre heures et demie, pour y sanctionner les projets adoptés au cours de la présente session du Parlement par le Sénat et la Chambre des communes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. HANBURY-WILLIAMS, Colonel,
Secrétaire du Gouverneur général.

(Un message est reçu de Son Excellence l'administrateur par l'intermédiaire du

gentilhomme huissier à la verge noire, dans les termes suivants):

Monsieur l'Orateur, Son Excellence l'Administrateur désire la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle de l'honorable Sénat.

M. l'Orateur se dirige alors, suivi de MM. les députés vers la salle du Sénat.

Et au retour

M. l'Orateur informe le Chambre que Son Excellence l'administrateur général a bien voulu, au nom de Sa Majesté, sanctionner les bills suivants:

Loi concernant la Kootenay Central Railway Company.

Loi concernant la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Loi concernant la compagnie dite The Collingwood Southern Railway Company.

Loi concernant la Brandon Transfer Railway Company.

Loi modifiant la loi des épizooties.

Loi modifiant la loi des Postes.

Loi concernant la station dite Union et autres installations communes de la Grand Trunk Pacific Railway Company et du Midland Railway of Manitoba, à Portage-la-Prairie.

Loi constituant en corporation la Salisbury and Albert Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Huron and Ontario Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Alberta Central Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Southern Central Pacific Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Toronto, Niagara and Western Railway Company.

Loi concernant la Hudson's Bay and Pacific Railway Company.

Loi concernant la compagnie dite The Guelph and Goderich Railway Company.

Loi concernant la Walkerton and Lucknow Railway Company.

Loi concernant la Vancouver, Westminster, and Yukon Railway Company.

Loi concernant la section de chemin de fer commune à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et à la Grand Trunk Pacific Railway Company, à Fort-William, Ontario.

Loi constituant en corporation la Canadian Western Railway Company (11).

Loi modifiant la loi des chemins de fer de l'Etat (20).

Loi concernant la compagnie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (24).

Loi modifiant la loi des chemins de fer (21).

Loi concernant la banque de Vancouver.

Loi concernant la Crawford Bay and St. Mary's Railway Company et à l'effet de changer son nom en celui de " British Columbia and Manitoba Railway Company.

Loi modifiant la loi des terres fédérales (8).

Loi concernant la compagnie dite The Winnipeg and Northwestern Railway Company.

Loi concernant la Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company.

Loi constituant en corporation la Western Canadian Life Assurance Company.

Loi constituant en corporation la British Columbia Life Assurance Company.

Loi constituant en corporation la Canada National Fire Insurance Company.

Loi concernant la St-Mary's and Western Ontario Railway Company.

Loi concernant l'Athabasca Railway Company.

Loi concernant l'Alsek and Yukon Railway Company.

Loi concernant l'Abitibi and Hudson Bay Railway Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal.

Loi concernant la Vancouver, Fraser Valley and Southern Railway Company.

Loi concernant la Mexican Land and Irrigation Company, à responsabilité limitée.

Loi concernant la Brazilian Electro Steel and Smelting Company, à responsabilité limitée.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes pour payer les dépenses du service administratif pendant les exercices expirant respectivement le 31 mars 1909 et le 31 mars 1910.

Sur motion de l'hon. M. Fielding la séance est levée à cinq heures moins dix minutes de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 13 avril 1909.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (n° 131) tendant à modifier la loi de la marine marchande au Canada.

L'hon. M. FOSTER: Veuillez donner quelques explications.

L'hon. M. BRODEUR: L'objet du bill est d'ajouter à la version française quelques mots qui ont été accidentellement oubliés en traduisant la version anglaise de la loi.

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

LES FRAIS DES EMPRUNTS.

M. SAMUEL SHARPE (Ontario): J'attire l'attention du ministre des Finances sur le relevé qui a été déposé relativement aux dépenses faites pour certains emprunts. Cet état ne mentionne pas les noms de ceux à qui l'argent a été versé .

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Tous ces paiements sont faits aux agents financiers du Gouvernement, c'est-à-dire la Banque de Montréal. Je ne crois pas que nous possédions les noms des personnes auxquelles les versements sont faits en particulier. Les commissions sont payées entièrement à la Banque de Montréal qui se charge des souscriptions quand c'est nécessaire. Les annonces sont faites par l'intermédiaire d'une agence de publicité à Londres et je pense que nous pourrions nous procurer les comptes en détail.

M. SAM. SHARPE: Il y a un compte de $32,000 sous la mention divers et autres frais et on ne donne aucune autre explication. Je crois que nous devrions avoir ces renseignements.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce un supplément aux frais de souscriptions?

M. SAM. SHARPE: Oui.

L'hon. M. FIELDING: J'attirerai l'attention sur les observations présentées par mon honorable ami et je m'informerai afin de savoir s'il est possible d'obtenir des renseignements supplémentaires.

LES EMPRUNTS EMIS DEPUIS 1907.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances n'a pas encore déposé l'état relatif aux emprunts émis depuis 1907.

L'hon. M. FIELDING: Je vais m'en informer. Je croyais que je les avais déposés tous à l'exception d'un seul réclamé par mon honorable ami (M. Ames).

QUESTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER CENTRAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'hon. M. FOSTER: Avant de passer à l'étude des ordres du jour, je voudrais demander au premier ministre si, à la suite du rapport de la commission royale qui a été publié à Saint-Jean (N.-B.) et qui jusqu'à un certain point affecte deux des représentants du Gouvernement, il a déjà pris quelque décision ou s'il a quelque communication à adresser à la Chambre relativement à cette affaire.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je dois dire, monsieur l'Orateur, que je n'ai pas vu ce rapport. J'en ai seulement lu des extraits dans les journaux. En ce moment je n'ai absolument aucune communication à faire à la Chambre.

NEGOCIATIONS COMMERCIALES AVEC L'ALLEMAGNE.

M. MONK: J'attire l'attention du Gouvernement sur un télégramme publié dans les journaux du matin relativement à un article du "Standard" de Londres qui déclare que des négociations sont ouvertes entre le gouvernement canadien et l'Allemagne en vue d'un traité de commerce. Je demande au premier ministre si on a entrepris des négociations dans ce but et si on les poursuit actuellement.

L'hon. M. FIELDING: Il n'y a pas et il n'y a pas eu de négociations du genre de celles dont on parle. Nous avons eu en diverses occasions des entrevues avec des personnes intéressées dans le commerce avec l'Allemagne qui ont discuté avec nous de l'opportunité de certaines modifications, mais il n'y a pas eu ouverture de négociations ou rien qui réponde aux informations publiées dans les journaux.

QUESTION RELATIVE AU DISCOURS DU BUDGET.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances a-t-il l'intention de prononcer jeudi prochain le discours du budget?

L'hon. M. FIELDING: J'ai l'espoir de présenter le budget jeudi. Si quelque chose se produisait qui changerait cette décision, j'en donnerais avis demain.

MODIFICATIONS DANS LE TARIF.

M. MONK: Le ministre des Finances peut-il dire si le Gouvernement se propose d'introduire quelques modifications dans le tarif des douanes? Je veux spécialement parler des droits sur le fer-blanc. C'est en ce moment l'époque d'une activité commerciale sur cet article; les agriculteurs et les établissements de conserves se procurent des approvisionnements et comme j'ai reçu un grand nombre de demandes d'informations, je porte la question à l'attention du ministre des Finances.

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami veut bien se donner la peine de réfléchir un moment, il comprendra, avec son expérience, qu'il n'est jamais possible à un ministre des Finances de faire une déclaration relative aux intentions du Gouvernement dans les questions de tarif, excepté dans le discours du budget et je prierai mon honorable ami d'avoir la patience d'attendre que ce discours soit prononcé.

M. MONK: Je voulais simplement demander au ministre des Finances s'il pouvait déclarer qu'il n'y aurait pas de changement dans le tarif.

M. HUGHES: Le ministre des Finances étant devenu protectionniste, fera certainement en sorte que le fer-blanc soit protégé.

OBSERVATIONS SUR L'INDUSTRIE DES LAINAGES.

L'hon. M. FIELDING propose à la Chambre de passer à la discussion des subsides.

M. HAUGHTON LENNOX: J'approuve complètement, monsieur l'Orateur, le ministre des Finances quand il dit qu'il conserve précieusement pour lui la connaissance des grands avantages qu'il va procurer au Canada par le discours du budget qu'il prononcera jeudi prochain. C'est en vue de l'engager à améliorer si possible le texte de son discours que je me propose d'attirer pendant quelques instants l'attention du ministre des Finances sur la situation actuelle de l'industrie des lainages au Canada. Je crois qu'il y a peu de personnes qui voudraient mettre en doute l'importance de cette industrie. D'aucuns peuvent éprouver quelque doute relativement au degré de développement que peut atteindre cette industrie. Quant à moi j'ai la conviction que si le Gouvernement veut adopter des règlements convenables, il y a au Canada un champ d'exploitation énorme pour l'industrie des lainages tant au point de vue de la production qu'à celui de la fabrication.

En tant qu'agriculteur, je m'occuperai certainement beaucoup plus de cette question en me plaçant au point de vue agricole, mais je ne dois pas oublier que pour le développement complet d'une industrie, nous avons besoin non seulement de la production, mais aussi de la manufacture de la laine. Je présume qu'un gouvernement pratique donnera toute son attention à la principale industrie du pays. Un homme d'affaires éclairé, tout en ayant l'œil aux moindres détails, s'efforcera particulièrement d'entretenir ce qui forme la source principale de ses revenus. Par conséquent, je crois avoir raison de dire qu'avant tout, les intérêts de l'agriculture canadienne devraient être l'objet le plus important de l'attention d'une administration sage et éclairée.

Au commencement de la session, en réponse à une question que je lui posais, le Gouvernement m'a appris qu'en 1908, nous avions 575,000 agriculteurs ; que 3,788,000 personnes vivaient et dépendaient directement de l'agriculture, ce qui forme un chiffre de beaucoup supérieur à la moitié de notre population tout entière; qu'une somme de $1,761,486,180 était placée dans les entreprises agricoles au Canada; que les récoltes de l'an dernier ont atteint une valeur de $432,000,000, et que nos exportations de grains, d'animaux et d'autres produits agricoles, se sont élevés à $129,000,000 après avoir fourni à tous nos besoins personnels.

Or, l'industrie la plus importante des pays les plus importants du monde, notamment la France, l'Allemagne, la Belgique, la Hollande, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, c'est celle des tissus; et nous avons intérêt à examiner avec grand soin la question de la possibilité du développement au Canada d'une grande industrie textile, et notamment de cette branche désignée sous le nom d'industrie des lainages.

La Grande-Bretagne, qui renferme 44,000,000 d'habitants, en a 5,000,000, soit plus d'un neuvième de l'ensemble d'engagés dans l'industrie textile; et sûrement, on n'exagère pas en estimant que chacun de ces ouvriers suffit par son travail à l'entretien de deux personnes en moyenne, outre le sien propre. Dès lors, il faut dire que dans le Grande-Bretagne l'industrie textile donne de l'emploi à un neuvième, et pourvoit directement à l'entretien de plus d'un tiers de la population. Sans doute, la Grande-Bretagne ne couvre pas un territoire très étendu; et pourtant il s'y est développé une énorme industrie des lainages, tant sous le rapport de la production de la laine que de la confection des tissus. En 1907, la Grande-Bretagne fabriquait pour $464,000,000 d'étoffes, dont il était exporté pour $185,000,000, et dont il était consommé au pays pour $278,000,000. Qu'on me permette de faire observer ici que toute importante que soit l'exportation, il est d'un intérêt encore plus vital que chaque pays soit en mesure de pourvoir directement aux besoins ordinaires de sa population à l'égard du vêtement. La Grande-Bretagne, dans son territoire restreint, produit 131,000,000 de livres de laine annuellement, tandis que nous, dont le pays est presque illimité, nous n'en produisons annuellement que 12,000,000 de livres. La Grande-Bretagne dans ses bornes restreintes, réussit à garder 30,000,000 de moutons, tandis que nous, au Canada, dans la vaste étendue de notre pays, nous n'en gardons que 2,000,000. Il est vrai qu'en 1905,—et cela fait voir à quel point cette industrie a décliné,—la province d'Ontario à elle seule gardait plus de 2,000,000 de moutons. A l'heure qu'il est, le Canada importe pour plus de $21,000,000 de lainages pour les besoins de ses habitants; et pourtant, toute cette quantité pourrait être produite et fabriquée dans notre propre pays si nous avions un tarif approprié aux conditions du Canada.

La France a d'engagées directement dans l'industrie textile 2,008,000 personnes, faisant vivre 6,000,000 ou 7,000,000 d'habitants, soit un nombre égal, ou supérieur, à la population totale du Canada. L'Allemagne, comme nous savons, protège toutes ces industries, et pour tout Allemand engagé dans une autre industrie, il s'en trouve deux engagés dans l'industrie textile. Nous en venons maintenant aux Etats-Unis, pays semblable au nôtre à presque tous les égards. En ce qui regarde l'industrie des lainages, il semble que notre développement devrait être calqué à peu près exactement sur celui des Etats-Unis. Je sais bien qu'il se manifeste certaines divergences; mais elles sont de si peu d'importance qu'on est en droit de

s'attendre, semble-t-il, à ce que le Canada, dans le siècle où nous sommes, qui, au dire du premier ministre, est notre siècle, imprime à l'industrie des lainages chez nous l'impulsion que les Etats-Unis ont imprimé à leur industrie des lainages dans le siècle qui a été le leur. Les conditions dans nos Provinces maritimes, et dans nos provinces de l'Ouest, de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta et de Saskatchewan, sont tout aussi favorables que le sont celles des Etats-Unis à la production de la laine. En effet, une large part de la matière première des filatures de laine des Etats-Unis leur vient du Canada. Les meilleures étamines (worsted) fabriquées aux Etats-Unis sont celles faites de laine à provenance du Canada. En somme, les conditions aux Etats-Unis sont celles du Canada, avec en plus la protection que leur gouvernement accorde à la classe agricole en vue de stimuler la production de la laine. C'est à peu près toute la différence, si l'on va au fond des choses. Il faut du temps aux nations pour qu'elles arrivent à discerner ce qui est de leur intérêt. Le ministère actuel a eu douze ans à lui, et il n'y est pas encore arrivé. Aux Etats-Unis, également, il a fallu beaucoup de temps. A une certaine époque, les Etats-Unis sacrifiaient leur propre intérêt au profit du fabricant de lainages de la Grande-Bretagne. En 1799 même, les Etats-Unis absorbaient 40 p. 100 de l'exportation totale des lainages de la Grande-Bretagne. La guerre de 1812 eut l'effet d'enrayer le courant et fit comprendre aux habitants de la république voisine à quel point ils avaient intérêt à sortir de la sujétion commerciale de toute nation étrangère en ce qui regarde l'article du vêtement; mais encore en 1816, les Etats-Unis importaient annuellement de la Grande-Bretagne pour $70,000,000 en moyenne de ces articles. La guerre de 1812 fit comprendre aux Etats-Unis la nécessité d'opérer un changement. Dans les années précédant la guerre, en 1808, par exemple, les Etats-Unis ne produisaient que 14,000,000 de livres; mais vers la fin des hostilités ils en produisaient 22,000,000 de livres. Aujourd'hui, ce pays produit 330,000,000 de livres, et en tisse 500,000,000 de livres; de sorte que les Etats-Unis actuellement, dans des conditions semblables aux nôtres, tirent de leurs propres fermes les deux tiers de toute la laine qui se tisse dans les manufactures de ce pays.

Qu'allons-nous faire? La question est importante, et l'histoire des Etats-Unis déborde de leçons utiles pour nous sur ce chapitre. En 1812, avant que les Etats-Unis eussent pris des mesures suffisantes pour la protection de leurs industries à cet égard, les prix, par suite de l'état de guerre, avaient subi une hausse énorme. Aussi, le drap fin se vendait-il à des prix variant de $8 à $12 la verge, et les reproducteurs mérinos se vendaient-ils jusqu'à $1,000. Une fois la paix rétablie et les esprits tranquillisés, on retomba dans l'insouciance aux Etats-Unis, et les confections anglaises s'y vendirent comme de plus belle. Comme résultat le prix de la bête à laine y tomba dans certains cas à un dollar par tête, tandis que les importations de lainages de la Grande-Bretagne y atteignaient le chiffre énorme de $70,000,000.

Ayant fait connaître l'évolution de cette industrie chez nos voisins, je rappellerai dans un instant quelle a été la marche des événements à cet égard dans la Grande-Bretagne. Mais au préalable, je tire cette conclusion que je soumets à l'examen du ministère: le succès de l'industrie des lainages aura pour corollaire la production rémunératrice de la laine et des étoffes de laine, et le ministère devrait avoir pour but de favoriser simultanément le progrès de ces deux industries. Me faisant plus particulièrement l'interprète de la classe agricole, je suis persuadé qu'il faut tout d'abord stimuler la production de la laine. C'est là une industrie indigène au Canada; elle a prospéré au début de la colonisation du pays, avant d'être gênée par les tarifs douaniers. Tout tory que je suis, si l'on m'applique ce nom, je n'en admettrai pas moins que les conservateurs, pas plus que les libéraux, n'ont fait tout ce qu'il aurait été possible de faire pour asseoir notre industrie des lainages sur sa base normale: l'exploitation de la bête à laine par notre classe agricole. Soit dit en passant, les libéraux étaient dans ma jeunesse connus sous le nom de "reformers", mais on a mis la réforme au rancart.

Nous avons protégé les fabricants, et il est très important que nous le fassions; car ce sont eux qui permettent de tirer le plus grand parti de la matière première, en la convertissant en tissus. Je reconnais donc qu'il est de la plus grande importance de protéger l'industrie des lainages; mais je ferai observer que les deux partis politiques s'y sont mal pris; il faudrait commencer par stimuler la production de la laine, qui est le fondement de toute industrie des lainages destinée à prospérer et à progresser au Canada. Nous prodiguons les millions aux entreprises industrielles dans notre pays; nous prodiguons les millions en primes au fer et à l'acier; mais jusqu'ici nous ne nous sommes guère montrés généreux pour la classe des cultivateurs adonnés à la production de la laine.

Voyons ce qu'a fait à cet égard la Grande-Bretagne, la Grande-Bretagne libre-échangiste, que nos amis de la droite aiment à louanger, mais non pas tant à imiter? La Grande-Bretagne libre-échangiste a été quelque temps la victime des nations étrangères. Elle est restée bien longtemps dans un état de léthargie. Il y a six ou sept cents ans, elle était, en ce qui regarde l'industrie des lainages, dans la sujétion des nations du continent. La Grande-Bretagne, aujourd'hui maîtresse de cette industrie des lainages, n'y faisait

alors que très petite figure. La Belgique et la Hollande détenaient alors la suprématie sous ce rapport; on disait d'elles qu'elles habillaient l'univers entier; et ces vêtements elles les fabriquaient en grande partie de tissus provenant de toisons produites sur le sol anglais. Si bien que les fabricants du continent s'enrichissaient aux dépens des bûcherons et charroyeurs d'eau, ou plus exactement des tondeurs de moutons de la Grande-Bretagne. A tel point que l'expression "riche comme un comte de Flandres" servait à désigner la situation financière florissante de ceux qui retiraient de si forts bénéfices de la fabrication de la matière première fournie par la Grande-Bretagne aux fabricants du continent. Eh bien, je voudrais que le très honorable premier ministre qui est à proprement parler le roi du Canada par le temps qui court, suivît l'exemple que lui ont donné certains souverains de la Grande-Bretagne et fît quelque chose dans ce sens.

Henri II et Edouard Ier avaient ouvert la voie; mais c'est à Edouard III que nous devons l'établissement de cette grande industrie des lainages dans la Grande-Bretagne. Il se rendit compte que la Grande-Bretagne ne pourrait jamais détenir la suprématie,—et de fait elle ne l'aurait jamais détenue, ni au point de vue commercial, ni au point de vue naval, ni au point de vue national,—s'il fallait maintenir le système en vogue durant les douzième et treizième siècles, lequel reposait sur l'exportation vers les manufactures de l'étranger des laines produites au pays, et sur le rachat subséquent et à prix majoré de ces laines une fois converties en tissus pour l'usage des habitants. Edouard III pris donc des mesures très pratiques. Il commença par engager des producteurs de laine des Pays-Bas à venir s'établir en nombre dans la Grande-Bretagne. Les émissaires qu'il envoya sur le continent surent induire nombre d'artisans et de tisserands des Pays-Bas à passer en Grande-Bretagne. Ces résultats ne purent être obtenus qu'après beaucoup de négociations et d'efforts diplomatiques, et non sans provoquer une vive opposition de la part de certains groupes de la population anglaise. Inutile de rappeler à la députation que des milliers de ces ouvriers flamands furent chassés par des artisans et journaliers de la Grande-Bretagne qui leur étaient hostiles. Mais le roi et son gouvernement s'obstinèrent. Ils ne s'arrêtèrent même pas à cela; ils édictèrent une loi qui a été peut-être le facteur par excellence de la prospérité de l'industrie textile anglaise, et qui est probablement la mesure protectrice la plus radicale qui ait jamais été édictée en aucun pays. Elle fut mise en vigueur dans l'Angleterre libre-échangiste, sous le règne d'Edouard III. Elle interdisait à tout Gallois, Irlandais ou Anglais, —j'ignore pourquoi on fait la distinction, mais ce sont les désignations données par le statut, — d'exporter de la laine ou des toisons de la Grande-Bretagne, et cela sous peine de mort. Tel fut le point de départ de l'industrie textile de la Grande-Bretagne. Durant les règnes suivants les édits se multiplièrent en vue d'interdire l'exportation des machines à filer ou à tisser, d'empêcher qu'on divulgât les secrets du métier, et de sauvegarder d'autre manière l'industrie.

Cela se continua pendant des siècles, jusqu'au règne de la Reine Victoria, en 1854. Ainsi ce n'est qu'au moyen de plusieurs siècles d'une protection à outrance que la Grande-Bretagne a pu établir son industrie textile sur des bases qui lui permirent pendant un temps—et ce temps est maintenant expiré—de défier la concurrence du monde entier.

Nous voyons par là qu'en Angleterre, comme aux Etats-Unis cette industrie a été établie et encouragée par des lois et des tarifs douaniers. Les conditions au Canada et aux Etats-Unis, du moins, sont tellement semblables, que par un judicieux ajustement de nos lois, nous pouvons faire ce qu'ils ont fait. S'il en est ainsi, la question se résume à savoir ce que le Gouvernement entend faire sur cette question dans l'intérêt du pays.

Nous comptons parmi nous un grand nombre d'hommes pratiques et ils savent qu'un des grands éléments de succès dans l'industrie, aujourd'hui, est l'utilisation des produits secondaires. Cette utilisation ne constitue peut-être pas les plus forts bénéfices d'une industrie, mais ces bénéfices son par surcroît, pour ainsi dire imprévus, et constituent un facteur important dans l'exploitation de toute industrie.

Il est d'une grande importance pour le Canada de produire de la laine, même si nous ne devons pas fabriquer les tissus en laine. Il est d'une grande importance pour ce pays de produire du blé, même si la majeure partie de notre production doit être exportée à l'état brut, au lieu d'être convertie en farine au Canada. Il est d'une grande importance pour nous d'extraire le bois des forêts, même si nous devons l'exporter dans son état primitif.

Mais personne n'ignore qu'il serait excessivement plus avantageux, si la chose était possible, de travailler ces produits dans le pays et d'exporter les articles fabriqués. La grande affaire pour le Canada, c'est d'arriver à travailler sur les lieux la plus grande partie possible de ses produits. Par ce moyen nous augmenterons la population et la demande. Nous aurons plus de monde à loger, à nourrir, à habiller, à éclairer et à pourvoir de toute manière. Par ce moyen nous atteindrons le résultat que les conser-

M. H. LENNOX.

vateurs ont cherché à enseigner aux libéraux pendant les dix-huit années qu'ils ont passées dans l'opposition. Par ce moyen nous assurerons un énorme avantage à la nation en élargissant et augmentant le marché intérieur, au profit de tous.

Il serait aussi ridicule d'exporter notre blé et de l'importer de nouveau, sous forme de farine, après avoir payé le transport et la main-d'œuvre étrangère, que d'exporter notre laine et de la faire revenir au pays convertie en tissus, confectionnés ou non. Nous ne pourrons jamais établir une industrie prospère tant que nous exporterons la laine à l'état brut, et importerons les lainages manufacturés. Il faut former une association complète—pour me servir de l'expression d'un membre de cette Chambre—entre ces deux grands intérêts. Il nous faut, non seulement produire la laine, mais aussi la filer, la tisser et la porter, si nous voulons établir une grande et prospère industrie au Canada.

Si on étudie la situation, on a toute raison de croire qu'il est possible d'établir une grande industrie des lainages en ce pays. Je ferai observer à l'honorable ministre des Finances que nous avons d'immenses régions excessivement propices à l'élevage du mouton et qui ne pourraient probablement pas être utilisées autrement. J'ai cherché à connaître l'étendue des terrains de cette nature que possède le Canada, mais je n'ai guère pu obtenir de renseignements sur ce point. L'estimation que je me suis procurée n'est malheureusement qu'approximative et ne repose sur aucune donnée certaine. Cependant tous ceux qui connaissent les conditions du pays savent que nous avons d'immenses territoires de cette nature.

Un autre point à considérer, c'est l'immunité presque absolue du mouton canadien, contre la maladie. C'est un fait reconnu et indéniable qu'il n'y a pas un pays au monde où le mouton soit plus réfractaire à la maladie qu'au Canada. La chose a été constatée et dans un document publié par le département de l'Agriculture il est dit que des troupeaux de moutons importés au Canada et qui avaient été victimes de maladie dans leurs pays d'origine, étaient devenus entièrement immunisés après deux ou trois générations au Canada. Un autre point important c'est l'excellente qualité de la chair du mouton canadien.

J'admets qu'elle n'égale pas en finesse et en saveur la chair du mouton anglais, mais notre mouton ne le cède, sous ce rapport, à celui d'aucun autre pays. A l'heure présente, notre mouton est très recherché aux Etats-Unis, par les hôteliers et ceux qui veulent avoir un article de première qualité. Tous les automnes, les Américains achètent de grandes quantités de moutons dans les Provinces maritimes.

Il s'est déjà élevé quelques doutes sur la qualité de la laine que nous pouvons produire, mais il est maintenant reconnu que nous pouvons produire, non seulement la laine grossière, mais aussi la plus fine, surtout depuis que l'Ouest se développe: notre laine est aujourd'hui recherchée des industriels américains, mais je ne sais pas si les fabricants canadiens font tout en leur pouvoir pour encourager le producteur du Canada, en utilisant sa laine.

Un autre point à considérer et que j'ai déjà mentionné, c'est que les conditions au Canada, sont les mêmes qu'aux Etats-Unis, où l'industrie des lainages a pris un développement énorme.

Mais le dernier et peut-être le plus important de tous les facteurs, c'est que le Canada possède, en quelque sorte, les derniers grands pâturages pour les moutons, qu'il y ait dans le monde. Plus la culture devient intensive, plus un pays devient peuplé plus les pâturages sont restreints. C'est ce qui est arrivé en Australie, aux Etats-Unis et surtout dans les Iles britanniques et dans l'Europe continentale. Mais je ne crains pas de dire que pendant des siècres encore, à mesure que nos chemins de fer pénétreront à l'intérieur et dans les régions les plus reculées du pays, plus nous découvrirons de riches pâturages où nous pourrons élever des troupeaux de moutons dans les conditions les plus avantageuses.

Je n'hésite pas à dire que lorsque nous aurons un gouvernement composé d'hommes d'affaires, si celui-ci ne s'élève pas à la hauteur des circonstances, il donnera un tel encouragement à cette industrie qu'elle sera un des grands facteurs dans l'établissement, sur la moitié septentrionale de ce continent, d'une des plus grandes nations du monde.

L'industrie lainière a réussi aux Etats-Unis et elle a réussi au Canada tant que le fabricant de lainages et l'éleveur de moutons ont travaillé de concert. C'était une industrie locale autrefois parmi les colons français de Québec, dans les Provinces maritimes, dans l'île du Prince-Edouard et dans Ontario. Les habitants de ces colonies produisaient leur laine et en fabriquaient leurs vêtements. Cette industrie a prospéré à venir jusqu'il y a trente ans, époque à laquelle la loi est venue séparer les intérêts du fabricant de ceux du producteur.

A l'heure présente, nous perdons du terrain; je ne crois pas qu'on en puisse douter. Il n'est guère possible qu'il en soit autrement. Cette industrie est négligée; le Gouvernement le sait; il a leurré le cultivateur et le manufacturier. Nous n'en pouvons demander de meilleure preuve que le discours de l'honorable premier ministre au banquet de la convention des manufacturiers à Montréal. Mais le Gouvernement n'a voulu rien faire, et d'année en année, nous perdons du terrain. Le cultivateur élève moins de moutons, produit moins de laine et en retire moins de profits; il a même renoncé à cette industrie qui ne donnait plus de bénéfices. D'année

en année, les manufacturiers ont restreint leurs opérations; nous avons vu les usines fermer leurs portes les unes après les autres et vendre leurs machines, comme le fait en ce moment cette fabrique de Montréal qui renvoie ses machines en Angleterre.

Il n'est guère possible qu'il en soit autrement, car l'autre jour, lorsque j'ai demandé à l'honorable ministre des Douanes certains renseignements au sujet de cette industrie, le ministre, toujours complaisant, a dû avouer qu'il n'en possédait aucun, qu'il n'existe aucune statistique sur ce point.

On m'a communiqué un numéro du "Post" du Yorkshire, du 24 février dernier, et dans une dépêche d'Ottawa, datée du 11 février, il publie le compte rendu d'une assemblée de l'Association des éleveurs de moutons du Canada. Les membres de cette association, après avoir étudié la situation, en sont venus à la conclusion que ce gouvernement ne fait rien et ne paraît pas se rendre compte de ce qui se passe. Le rapport dit:

L'association des éleveurs de moutons du Canada conformément à cette proposition, ont nommé au mois de janvier, un comité chargé d'aller rencontrer le ministre des Douanes et de lui exposer la nécessité de protéger la laine brute. A l'assemblée annuelle de l'association, tenue à Toronto vendredi dernier, ce comité à la tête duquel se trouve M. John Campbell, le président de l'association, a déposé son rapport qui a été lu par le secrétaire, le colonel D. A. McCrae. Le comité, dit M. McCrae, a reçu un accueil cordial du ministre des Douanes, M. Paterson, mais a constaté que le ministre et ses fonctionnaires étaient d'une ignorance déplorable sur cette question de l'industrie lainière.

Dans l'opinion de M. Paterson, on ne peut faire que très peu pour remédier à la situation....

Cela ressemble beaucoup à cette politique de mouche du coche, d'il y a quelques années.

....à moins que le Parlement ne vote une loi spéciale.

Pourquoi le Gouvernement n'agit-il pas et ne fait-il pas voter cette loi, si elle est nécessaire? Pourquoi ne fait-il rien pour les éleveurs de moutons? C'est tout ce que je lui demande. Le ministre des Finances n'a pas encore prononcé son discours sur le budget et j'espère encore qu'au dernier moment il se repentira et comprendra la nécessité de faire quelque chose pour les producteurs et les fabricants canadiens.

L'hon. M. FIELDING: Qu'est-ce que demande mon honorable ami?

M. LENNOX: En voilà une question!

L'hon. M. FIELDING: Je savais que vous ne répondriez pas.

M. LENNOX: Très bien; je n'avais pas l'intention de proposer un vote de blâme contre le Gouvernement aujourd'hui, bien que je m'y sente tout disposé.

L'hon. M. FIELDING: Personne n'en doute.

M. LENNOX: La chose serait parfaitement légitime; mais avant de reprendre mon siège, je donnerai un exposé succinct de ce que je crois que le Gouvernement devrait faire. Si, après toutes ces entrevues avec les fabricants et les producteurs de laine, le Gouvernement ne sait pas quoi faire, il serait temps pour lui de céder la place à d'autres.

Il y a lieu, ce me semble, de croire que de même qu'ils n'ont pu, à l'époque où ils ne détenaient pas le pouvoir, comprendre ce qu'il fallait faire pour assurer la prospérité du Canada, ainsi de nos jours ils ne peuvent se rendre compte de la situation de l'industrie de la laine. Je me permettrai de jeter un peu de lumière sur la question en citant quelques données relatives à l'élevage des moutons dans la province d'Ontario, la seule qui ait des statistiques à fournir:

Nombre de moutons dans la province d'Ontario.

1884	1,890,733
1895	2,022,735
1907	1,106,083

A l'heure actuelle, il se trouve dans le pays tout entier environ deux millions de moutons de moins que la province d'Ontario en possédait à elle seule en 1895. Depuis, le nombre des moutons s'est abaissé de 45 pour 100 dans cette province, tandis que les autres branches de l'industrie agricole sont dans un état florissant, en dépit de l'attitude de la droite. Les données suivantes font foi de ce que j'avance:

Chevaux:

1884	535,953
1895	647,696
1907	725,666

Vaches laitières:

1884	710,519
1895	888,228
1907	1,152,071

soit une augmentation du tiers.

Porcs:

1884	916,158
1895	1,299,072
1907	2,049,666

Soit une augmentation de 58 p. 100. Nous perdons du terrain en matière d'élevage des moutons, mais l'industrie des lainages accuse un état d'affaissement déplorable. En 1889, on comptait au Canada 270 laineries où il se manifestait une activité assez régulière; il n'en existe plus que 190. La diminution est donc de 80 p. 100. Je n'hésite pas à affirmer que le nombre des laineries et le rendement de l'industrie des lainages au Canada accusent une diminution d'au moins 50 p. 100.

L'honorable ministre des Finances m'a demandé ce que nous avons à suggérer; eh bien! nous sommes toujours prêts à servir les intérêts bien entendus de notre pays, mais je proposerais au Gouvernement de tenter un effort pour tirer cette industrie de l'état où elle languit d'une année à l'autre; car cet auxiliaire est indispensable à l'agriculture. J'appellerai à ce propos l'attention de l'honorable ministre sur une brochure traitant des lainages et des tissus de laine, brochure qu'il a dû lire et que je considère comme exposant la question d'une manière qui dénote un soin extrême et une grande habileté. M. E. B. Biggar en est l'auteur. J'y relève la phrase suivante:

L'élément fondamental de l'industrie des lainages, c'est la laine; et pour rétablir cette industrie au Canada, il faudrait la protéger au moyen d'un système qui, commençant à l'élevage des moutons, s'étendît progressivement au fileur, au tisserand, au tricoteur et jusqu'au fabricant de vêtements.

Je relève dans le "Yorkshire Post" une autre phrase ayant trait à l'attitude de la Dominion Sheep Breeders' Association sur cette question:

Les partisans de l'imposition de droits sur les laines prétendent que si l'on protégeait les fabricants au moyen de droits compensatoires, tout en frappant d'un droit les laines brutes, on verrait surgir sur le territoire canadien un grand nombre de fabriques de tissus de laine peignée auxquels les laines de provenance canadienne conviennent admirablement. A l'heure actuelle, ces laines s'exportent aux Etats-Unis, où elles servent à la fabrication de ce qu'on appelle " les meilleurs tissus du monde ". Rien ne s'oppose à ce que les fabricants de lainages et les producteurs de laine s'entendent pour rétablir une industrie qui devrait compter parmi les plus importantes du pays.

Il est en conséquence résolu que le comité chargé d'avoir une entrevue avec les autorités d'Ottawa nomme un sous-comité qui rencontrera les représentants des fabricants de lainages et discutera la situation avec eux.

Quant à ce qui arriverait si nous venions à nous protéger nous-mêmes, à protéger les cultivateurs et les industriels du Canada, qu'il me soit permis de donner lecture de quelques lignes d'une interview accordée au représentant du "Dewsbury District News", le 20 septembre 1908, par un fabricant de Batley, un des plus grands fabricants d'Angleterre:

Au Canada l'approche de l'élection générale cause de grandes inquiétudes. On sait ici que les fabricants canadiens souffrent énormément de la concurrence anglaise.

C'est ainsi qu'on envisage la question en Angleterre. Après lui avoir fait d'autres questions, on lui demanda:

" Ne feriez-vous pas bien d'établir des lainerie au Canada ?"—" Sans aucun doute ", répondit-il sans hésiter. " Ces années dernières, nous avons dépensé beaucoup d'argent en machinerie nouvelle. Si nous avions installé cet outillage au Canada, nous aurions pu, à la faveur du tarif actuel, réaliser de gros profits; et si l'on relève le tarif de façon à exclure nos produits, on verra des maisons anglaises établir au Canada de nouvelles lainerie qui feront concurrence aux industriels canadiens sur leur propre territoire."

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. LENNOX : Comme mon très honorable ami, je dis de tout cœur : Ecoutez !

Autrement dit, si nous protégeons nos concitoyens au lieu des fabricants anglais et autres—et à cet égard, charité bien ordonnée commence par soi-même—nous verrons se répéter ce que 130 fabricants américains ont déjà fait—la maison Deering est de ce nombre—en établissant des succursales au Canada. Au dire de ce fabricant de Batley, si nous avions pris des mesures pour protéger l'industrie canadienne ou s'il avait plu à la divine Providence de porter les conservateurs au pouvoir, de leur permettre de veiller aux intérêts du peuple canadien, les fabricants anglais seraient venus établir des laineries au Canada.

Les fabricants ne doivent pas penser que c'est dans la protection qu'ils trouveront le salut. S'ils sont incapables de fabriquer les tissus à un prix convenable, la concurrence les fera disparaître, dussions-nous pour cela être obligés d'établir des fabriques au Canada.

Si pour protéger nos intérêts il devient nécessaire d'établir une lainerie au Canada, nous serons prêts à le faire dès l'année prochaine et à faire des offres avantageuses à nos employés pour les déterminer à partir.

Le premier ministre et son collègue des Finances doivent se rendre compte qu'il ne leur reste d'autre alternative que de rendre justice à la population canadienne, qu'au lieu de permettre que les produits étrangers ou de provenance anglaise viennent créer la ruine de nos établissements industriels, mieux vaut favoriser une saine concurrence qui ne provoque pas de relèvement des prix; ils doivent se rendre compte qu'en agissant de la sorte, on verra un grand nombre de maisons anglaises et autres établir au Canada des succursales et donner au commerce des lainages un essor formidable.

J'appelle l'attention du premier ministre sur la phrase suivante où le fabricant en question touche au point sensible:

Le pis de l'affaire, c'est qu'une forte protection douanière chasse l'industrie de notre propre pays, ce qui implique une perte pour nos municipalités en ce qu'elles voient diminuer le chiffre des recettes qu'elles tirent du gaz, de l'électricité et des contributions; perte aussi pour les boutiquiers.

L'élévation du tarif douanier du Canada impliquant une perte à l'étranger et en Angleterre, il s'ensuit, au dire de ce fabricant, qu'il faut transporter les établissements industriels dans le pays protégé par un tel tarif, ce qui a pour effet de grossir les recettes des municipalités de ce même pays. Voilà qui mérite d'être considéré.

Ainsi, en protégeant dans une mesure raisonnable et suffisante les industries canadiennes, on assurera au Canada l'avantage immense qui résulte de la fabrication de la matière première dans les limites de notre territoire. Je ne suis pas expert en matière de lainages, mais je crois être assez entendu aux choses de l'agriculture. Je considère que les cultivateurs ne sont pas absolument à l'abri de tout reproche, qu'ils n'ont pas fait tout ce qu'il fallait pour que la laine fût mise en vente en bon état: je crois que les fabricants auraient pu faire mieux. Mais l'élevage des moutons offre certains avantages secondaires qu'il importe de ne pas perdre de vue. La destruction des mauvaises herbes est de ce nombre. Sans s'occuper de culture au même degré que moi, le ministre de l'Agriculture doit savoir que pour détruire les mauvaises herbes, rien ne vaut les moutons. D'un autre côté, l'élevage des moutons par troupeaux considérables est de nature à rendre au sol sa fertilité première. Enfin il faut tenir compte de la question très importante de la santé publique. On se rappelle le débat qui a eu lieu ces jours derniers sur l'hygiène; or le moyen de vivre en santé, c'est de manger plus de mouton. Leur vigueur, les Anglais la doivent en grande partie à leur consommation de mouton.

Sir WILFRID LAURIER: Je croyais que c'était plutôt à celle du rosbif.

M. LENNOX: En y ajoutant un peu de rosbif de temps à autre. Quoi qu'il en soit, il ne se consomme pas au Canada autant de mouton qu'en d'autres pays. Des médecins m'ont dit—je ne me soucie pas de faire plus de cas qu'il ne faut de l'avis des médecins, mais force m'est de m'en rapporter à leur parole dans le cas actuel—des médecins m'ont dit qu'il n'est pas de nourriture animale plus saine que le mouton.

En 1905, l'inspection des animaux aux Etats-Unis a fait constater que sur 8,000,000 de moutons, 27 seulement étaient atteints de tuberculose, tandis que sur 6,000,000 d'animaux d'espèce bovine, 11,000 étaient malades et que sur 25,000,000 de porcs, 207,000 avaient la tuberculose. Contre un seul mouton malade, il y avait 555 animaux d'espèce bovine et 2,390 porcs; et cependant les gens continuent à manger du porc.

Ce qui se passe dans les pays où les conditions sont à peu près les mêmes qu'au Canada, aux Etats-Unis notamment, me semble de nature à démontrer que l'industrie des lainages pourrait prendre en notre pays un essor considérable et devenir rémunératrice. Je m'étais proposé de citer certains extraits de "Sheep Husbandry in Canada", ouvrage publié par le ministère de l'Agriculture, mais je veux épargner du temps en laissant à chacun le soin de le lire soi-même. Je crois que l'auteur de cet ouvrage est le Dr Rutherford; en tout cas, comme il est publié par le ministère, on doit le considérer comme digne de foi; or, il y est démontré qu'il existe dans les diverses provinces de vastes étendues de territoire convenant à l'élevage des moutons, et que les conditions qui prévalent au Canada nous permettent de produire la laine sur une vaste échelle.

A l'heure actuelle, l'importation des laines est frappée d'un droit purement illusoire. En 1907, il s'est importé au Canada 8,000,000 de livres de laine dont, au dire de personnes au fait de la question, 6,500,000 livres devaient être passibles de droits perçus sur toute la laine importée cette année-là ne se chiffrent qu'à $6. Je l'affirme avec toute l'énergie dont je suis capable, le Gouvernement devrait, même à cette heure tardive, tenter quelque effort pour prévenir la disparition complète de l'élevage des moutons et de la fabrication des lainages. Comme tous les penseurs, comme quiconque se donne la peine d'étudier les circonstances, je suis fermement convaincu que la production de la laine et la conversion de ce produit en tissus sont susceptibles d'être portées au premier rang parmi les industries du Canada.

Bien que la quantité de laine que nous exportons à l'heure qu'il est ne soit pas considérable, vu que le produit entier de la tonte ne s'élève qu'à 12,000,000 de livres; néanmoins, nous pouvons augmenter assez notre production lainière pour vêtir notre population des tissus ouvrés avec la laine du pays.

Le temps est arrivé où le ministère devrait cesser de se moquer de ces deux grandes branches de l'industrie. Chaque fois que les intéressés viennent à Ottawa, il cherche à les contenter par des paroles creuses mais il ne fait rien.

Je citerai quelques phrases d'un éloquent discours du premier ministre—il parle toujours avec beaucoup de grâce et d'éloquence—discours prononcé au banquet des manufacturiers, à Montréal, à l'approche de l'élection, l'an dernier:

> Ils prétendent que, si les marchandises anglaises étaient d'aussi bonne qualité que les marchandises canadiennes, ils pourraient soutenir la concurrence; mais, disent-ils, grâce au tarif, le fabricant d'Angleterre peut exporter au Canada une certaine classe d'articles de qualité inférieure, mais d'une brillante apparence qui charme le client, qui ne valent pas le prix que celui-ci paye; autrement dit, les lainages que la Grande-Bretagne exporte au Canada sont des articles de qualité inférieure, fabriqués avec un peu de laine et beaucoup de peignons, de suints, de déchets, de filaments courts et autres matières semblables, que l'on donne au naïf consommateur canadien.

Je demande à la Chambre de remarquer comment ces articles sont fabriqués—avec des peignons et des déchets—à cause de l'avis que mon très honorable ami donne ensuite. En terminant, il dit:

En somme, si le client, ou la cliente, trompé ou non, préfère acheter l'article de belle apparence qui coûte bon marché, pourquoi, au nom de toutes les convenances, ne lui donnerait-on pas le tissu brillant et à bas prix? Pourquoi ne pouvez-vous pas fabriquer l'article que produit le fabricant anglais? Si c'est parce que le fabricant canadien est trop consciencieux pour vendre un article où il entre autre chose que de la laine véritable, je déclare qu'il n'a pas le sens des affaires.

Tel est le conseil que mon honorable ami donne aux fabricants et à la population du Canada après avoir déclaré dans son exorde qu'il leur parlerait à cœur ouvert. Réduit à sa plus simple expression, cet entretien à cœur ouvert se résume ainsi: Les lainages anglais se fabriquent en partie avec de la laine, mais contiennent beaucoup de peignons et de déchets; fabricants canadiens, pliez-vous aux circonstances, imitez cette fabrication; lorsque le naïf consommateur canadien, trompé ou non, se présentera pour acheter, donnez-lui le tissu brillant et à bas prix et, si vous êtes trop consciencieux pour agir de la sorte, tout ce que je puis dire, c'est que vous n'avez pas le sens des affaires.

M. WM THOBURN (Lanark-nord): A titre de nouveau député, j'implore l'indulgence de mes collègues afin de discuter brièvement une question qui m'intéresse aussi profondément. Les commentaires que j'ai à faire ne seront peut-être pas exprimés dans le langage châtié dont se servent les membres des deux côtés de la Chambre, car je n'ai pas eu l'avantage de suivre un cours classique, ni de recevoir une instruction supérieure, ou même élémentaire. J'ai été obligé de gagner ma vie avant d'avoir atteint l'âge de dix ans; de sorte que, si le représentant de Simcoe-sud (M. Lennox) est le type de la classe agricole, je prétends être le type des membres de la classe ouvrière de ce pays.

Ce que je dirai concerne un grand nombre d'hommes, de femmes et d'enfants des deux sexes qui travaillent dans les fabriques de lainages. Mes observations ne seront pas basées sur des considérations spéculatives, sur des conversations ou des lectures, mais sur une rude expérience de 28 années. J'ai fait partie de plusieurs délégations qui sont venues à Ottawa demender au ministre de modifier les droits sur les tissus de laine.

J'ignore si, avant le fin de mon discours, le ministre des Finances me demandera ce que nous voulons. S'il le fait, je lui répondrai de mon mieux. Bien que plusieurs délégations de l'industrie lainière se soient rendues auprès du ministère pendant les années dernières, il n'a pas fait autre chose que d'envoyer un commissaire en Grande-Bretagne avec mission de rechercher les causes de l'écart dans le prix de revient en Angleterre et au Canada.

J'ai le rapport de ce commissaire et, au nom des fabricants de lainages du Canada, je dois dire que nous sommes reconnaissants envers le ministère pour ce qu'il a fait; car, s'il se donne la peine d'étudier ce rapport, il se rendra compte du grand inconvénient dont les fabricants canadiens ont à souffrir comparativement à leurs rivaux de la Grande-Bretagne. Le rapport, adressé à M. John McDougald, commissaire des Douanes, à Ottawa (Canada) est ainsi conçu:

Ci-inclus se trouve un état complet des salaires qui sont présentement payés dans les districts de Bradford, de Leeds et d'Hudersfield aux artisans employés à la fabrication des lainages et des étoffes d'estame, qui reçoivent tant par jour ou par semaine.

Après avoir traité à fond la question du coût des divers articles fabriqués, le rapport ajoute:

Afin d'établir une comparaison entre le prix de revient au Canada et en Grande-Bretagne, il serait nécessaire, selon moi, de faire entrer en ligne de compte les facteurs suivants: 1) les salaires; 2) la différence en plus du coût des fabriques; 3) l'excédent du coût du chauffage; 4) les constructions additionnelles; 5) l'excédent de la mise de fonds nécessitée par un fond de commerce plus considérable; 6) le taux plus élevé de l'intérêt; 7) le coût plus élevé des machines; 8) le prix plus élevé de la force motrice; 9) vu l'exiguïté du marché des fabriques canadiennes, celles-ci sont obligées de montrer un plus grand nombre de patrons, chaque saison, et de fabriquer leurs produits avec des ourdisseurs relativement courts ce qui diminue le rendement et augmente le coût; 10) la spécialisation qui est si générale dans le comté d'York, offre plusieurs avantages au point de vue de l'abaissement du prix de revient.

Afin de constater l'écart réel entre les prix de revient des lainages en Brande-Bretagne et au Canada, j'ai pris la peine de comparer cinq des principaux facteurs énumérés dans cette liste: 1) les salaires; 2 le taux plus élevé de l'intérêt exigé au Canada, comparativement au taux qu'on demande en Grande-Bretagne; 3) le prix plus élevé du combustible; 4) la différence en plus du coût des fabriques; 5) le prix plus élevé des machines. J'ai soumis ce rapport à un fabricant de lainages dont l'établissement a à peu près les mêmes dimensions que celui qui semble avoir servi de base aux calculs du commissaire, c'est-à-dire, une fabrique de dix métiers ou de dix jeux de cardes. Je l'ai soumis au propriétaire de la fabrique de lainages Rosamond, d'Almonte, qui est dirigée d'après les meilleures méthodes et dont les échantillons de tweeds ont obtenu la médaille d'or à l'exposition du Centenaire, à Philadelphie, malgré la concurrence de toutes les fabriques rivales des Etats-Unis.

Une fabrique de lainages comprend de huit à dix départements. J'ai choisi les cinq départements principaux pour établir une comparaison entre les fabriques an-

glaises et les fabriques canadiennes. Il y a ce que nous appelons la teinturerie, l'atelier de dessuintage, la salle des cardes, l'atelier à filer, la salle de tissage et de définissage. Bien qu'il y en ait plusieurs autres, ceux-ci sont les cinq départements les plus importants que j'ai choisis comme termes de comparaison.

Voici les salaires payés en Grande-Bretagne, au dire du commissaire que nous avons envoyé en Angleterre, et les salaires correspondants payés au Canada. Prenons d'abord la teinturerie. En Grande-Bretagne, les surveillants reçoivent $12.16 par semaine. Au Canada, nous les payons $20 par semaine. En Angleterre, ceux qui travaillent sous la direction des surveillants touchent de $5.16 à $7, par semaine. En ce pays, nous les payons $8, par semaine. Dans la salle des cardes, les surveillants reçoivent de $14.60 à $17.04, par semaine, en Grande-Bretagne, et $24, au Canada. Leurs aides touchent $6, par semaine, là-bas et $8, ici. Les salaires des femmes et des filles employées dans ces départements sont de $3.65 par semaine, en Angleterre, et de $6.16, au Canada. Dans l'atelier à filer, les surveillants reçoivent $9.73, par semaine, là-bas, et $18, ici. Les hommes qui travaillent sous leur direction reçoivent $3.40, par semaine en Grande-Bretagne comparativement à $7.40, au Canada. Dans la salle des tisserands, les contremaîtres touchent de $12.16 à $13.38, par semaine, en Angleterre, tandis que nous leur donnons $18. Leurs subalternes touchent de $4.87 à $6.33, par semaine, là-bas, comparativement à $11.20 de ce côté-ci de l'Atlantique. Dans les ateliers de finissage, en Angleterre, les salaires des contremaîtres sont de $8.52 à $9.73, par semaine, et de $18, au Canada. Les enfants des deux sexes travaillant dans ces ateliers touchent de $2.73 à $2.92, par semaine, en Grande-Bretagne, tandis que nous leur donnons de $5.40 à $6.16. De plus, les artisans reçoivent $8.36, par semaine, en Angleterre, et $10.12, au Canada.

Telle est la différence des salaires dans les cinq principaux départements des fabriques de lainages des deux pays.

A mes yeux, il importait beaucoup de constater ce que représente cette différence. J'ai prié la fabrique de lainages Rosamond de bien vouloir me dire quel était le montant des salaires qu'elle payait chaque année. Elle m'a appris qu'elle déboursait de ce chef $82,000 par année, sans compter les salaires des employés du bureau. L'écart entre l'échelle des salaires dans les deux pays s'élève, au bas mot, à 50 p. 100 en faveur des fabricants de la métropole, et je crois que ce chiffre est trop bas, si j'en juge par le rapport du commissaire. Qu'est-ce que cela représente dans une fabrique ayant les dimensions que j'ai mentionnées? La fabrique Rosamond paie annuellement $82,000 en salaires. En Angleterre, une fabrique de même importance ne débourserait

que $55,000. Autrement dit, en ajoutant 50 p. 100 à $55,000, on obtient $82,000. Ainsi, une fabrique canadienne ayant les dimensions de l'établissement Rosamond paie annuellement, en salaires, $27,000 de plus qu'une fabrique anglaise de la même importance.

Ce qui m'a ensuite frappé, c'est la différence du loyer de l'argent au Canada et en Grande-Bretagne. Personne ne la connaît mieux que le ministre des Finances. Dire qu'au Canada, un établissement industriel doit être solidement assis pour obtenir des fonds à 6 p. 100, c'est placer le chiffre aussi bas qu'il est possible. Comment ce taux peut-il se comparer avec celui qui prévaut en Grande-Bretagne? J'ai moi-même obtenu des fonds d'une façon détournée pour des articles exportés au Canada et qui avaient été vendus au comptant, depuis le moment l'expédition jusqu'à celui du paiement, et j'ai payé 2½ p. 100, au Canada. Qu'est que cela représente pour un établissement comme celui que j'ai mentionné? Sa mise de fonds n'est pas inférieure à un demi-million de dollars, somme qui, à 6 p. 100, rapporte $30,000 d'intérêt annuel. En Angleterre, une maison ayant besoin de la même somme d'argent paierait 4½ ou $20,000 d'intérêt, soit une différence de $10,000 par année, au détriment du fabricant canadien.

L'item suivant se rapporte au coût du combustible. En Europe, le combustible coûte moitié moins cher qu'en ce pays, peut-être même un peu moins. Une manufacture comme celle dont je viens de parler consomme pour $6,000 de combustible par an. En Angleterre, une manufacture de même importance n'en consomme que $3,000. En d'autres termes, le manufacturier canadien dépense pour $3,000 de combustible de plus que le manufacturier anglais, et il ne peut faire autrement. L'item suivant concerne le coût des bâtiments et de l'outillage. Permettez-moi de citer quelques chiffres. Il y a environ deux ans, la Rosamond Woollen Company demanda des soumissions pour l'érection d'un vaste hangar pour le tissage. Ce devait être un bâtiment spacieux, en briques ou en pierres, et couvert en fer. La soumission la plus basse fut de $28,000, et la compagnie trouva ce prix si élevé qu'elle renonça à ériger ce bâtiment. Peu de temps après, un des directeurs de cette compagnie se rendait en Angleterre pour y acheter quelque outillage pour la filature de laine. Dans le cours d'une conversation avec quelques manufacturiers, il lui arriva de mentionner ce hangar de tissage. On lui demanda de soumettre les plans afin d'en faire établir le prix estimatif. Il donna les dimensions et fut fort étonné quand on lui dit que ce bâtiment pour lequel la plus basse soumission en ce pays avait été de $28,000, pouvait être construit pour $18,000. Ce qui fait une différence de 55 p. 100. Voyons la différence qui en résulterait dans un établissement

comme celui dont j'ai parlé. Ce magnifique édifice en pierre, qui n'est inférieur à aucun autre de son importance en Canada, a coûté $130,000. En Angleterre, un bâtiment de mêmes dimensions eût coûté 55 p. 100 meilleur marché.

C'est-à-dire qu'un bâtiment qui coûterait $130,000 en ce pays pourrait être construit en Angleterre pour $84,000. Dans ce seul item, il y a donc une différence de $46,000. L'intérêt annuel sur cette somme serait de $2,760. L'item suivant concerne la machinerie. Dans cette exploitation, l'outillage coûte $150,000. Je crois qu'entre le prix de l'outillage en Canada et celui que l'on paie en Angleterre, il y a une différence de 37½ à 38 p. 100. Il se peut que cette différence soit un peu moindre actuellement, mais lorsque l'on dût se procurer l'outillage de ces tissages, elle était même plus grande, car le manufacturier canadien devait payer 12½ p. 100 pour emballage et transport de la manufacture à Liverpool, et si, à cela l'on ajoute les droits de douane quels qu'ils soient, et les frais de transport, on verra que mes chiffres ne sont point exagérés. Si de $150,000 de ce matériel d'exploitation nous déduisons 37½ p. 100, nous avons $106,000. Ainsi, l'outillage d'une manufacture de cette importance coûte $40,000 de plus au Canada que dans la Grande-Bretagne. L'intérêt de $44,000 est de $2,640. Ainsi, l'établissement d'une telle manufacture coûterait en Canada, $46,000 de plus pour les bâtiments, et $44,000 de plus également pour l'outillage, soit $90,000 de plus qu'en Angleterre.

En calculant les dépenses annuelles, la différence des salaires, celle du taux d'intérêt, la différence du coût du combustible la différence d'intérêt résultant du coût extra de l'outillage et des bâtiments, nous trouvons un total de $45,400. Cela représente, en chiffres ronds, ce qu'il en coûte de plus au manufacturier canadien qu'au manufacturier anglais pour exploiter une manufacture de même importance.

On a beaucoup parlé en ce pays d'un outillage inférieur. On nous dit que c'est parce qu'il est pourvu d'un outillage inférieur que le manufacturier canadien ne peut produire des tissus à aussi bon marché et d'aussi bonne qualité que le manufacturier anglais. Je nie qu'il en soit ainsi, et je parle par expérience. Je prétends, en ce qui concerne l'outillage dont nous nous servons actuellement en ce pays, que cet outillage est au moins aussi bon sinon meilleur que celui que l'on emploie en Grande Bretagne. Et je voudrais que le très honorable premier ministre, (sir Wilfrid Laurier), le ministre des Douanes, (M. Fielding) visitassent la ville manufacturière d'Almonte, et constatassent par eux-même le bien-fondé de ce que j'avance au sujet de l'outillage. Ces messieurs pourraient peut-être décliner de faire cette visite en disant qu'ils ne se connaissent guère en outillage pour le tissage de la laine. Qu'à cela ne tienne; qu'ils amènent avec eux les meilleurs experts en la matière qui se puissent trouver en Canada et ils verront que j'ai absolument raison en ce qui concerne la qualité de l'outillage employé en ce pays.

Maintenant, monsieur l'Orateur, vous voyez, par les chiffres que j'ai cités combien il est difficile aux manufacturiers canadiens de soutenir la compétition avec ceux de la Grande-Bretagne. Je ne sais si quelqu'un de nos honorables adversaires a jamais visité les centres manufacturiers de la Grande-Bretagne, mais j'ai eu cet avantage, et je déclare que c'est un bien triste spectacle que celui qui présente la sortie des employés des manufactures de tissage de laine, des sabots aux pieds, des châles sur la tête, plus mal habillés que les squaws de notre pays. Que l'on compare ce dénuement à la manière dont sont vêtus nos employés; que l'on compare les demeures de ces pauvres gens de Bradford et autres centres manufacturiers de la Grande Bretagne avec celles des employés des filatures de laine en Canada, et je suis certain qu'il n'y a pas ici un seul honorable député qui voulût obliger nos employés à vivre dans des demeures comme celles qu'occupent les employés de la Grande-Bretagne.

Mais je puis ajouter que l'ouvrier canadien fabriquera des articles plus rapidement et les fera d'une qualité supérieure si on lui donne les mêmes avantages qu'à l'ouvrier anglais. Force nous est de travailler plus vite dans ce pays qu'on ne travaille dans la mère patrie. Pourquoi? Il est assez difficile de le dire, mais je sais, d'après ce que j'ai vu, qu'il en est ainsi. Il est arrivé à certains députés de voyager à travers l'Angleterre; ils n'ont guère pu s'empêcher de remarquer qu'on y travaille beaucoup plus lentement que dans notre pays. J'ai déjà traversé l'Angleterre à l'époque de la moisson et j'y ai vu cinq fois plus de moissonneurs qu'au Canada, dans les champs. Là-bas la main-d'œuvre est à si bon marché qu'on n'a aucune peine à s'en procurer en abondance. J'ai surtout trouvé étrange d'y voir un cultivateur labourer avec trois chevaux attelés l'un devant l'autre et conduits par deux garçons de ferme. Tout canadien comprend ce que cela veut dire et ne saurait manquer de trouver cela fort ridicule. Prenez un de nos garçons de dix-sept ans, mettez-le à labourer avec une paire de chevaux et il fera plus d'ouvrage en un seul jour que cet honne n'en faisait avec ses trois chevaux et ses deux garçons. Voilà la différence entre l'ouvrier canadien et l'ouvrier anglais.

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes): Il me ferait peine de critiquer la prétention de l'honorable député (M. Thoburn); c'est la première fois qu'il adresse

la parole dans cette Chambre, et il s'exprime bien. Mais, s'il veut me le permette, je lui demanderai s'il a bien réfléchi au sujet même dont il a parlé. Les chiffres qu'il a cités sont basés sur le quantum des salaires payés par semaine ici et en Angleterre. En payant des salaires deux fois plus élevés le fabricant canadien obtient-il de ses ouvriers un rendement deux fois plus considérable? L'honorable député saisit-il bien toute ma pensée?

M. THOBURN: Non, pas tout à fait.

L'hon. M. PATERSON: Il prétend, suivant moi, que l'ouvrier canadien fait beaucoup plus d'ouvrage que l'ouvrier anglais en un certain nombre d'heures. Il a basé sa comparaison sur les salaires payés, par semaine, aux ouvriers canadiens et aux ouvriers anglais. C'est un point pertinent à la question, car si l'ouvrier anglais reçoit $6 par semaine, disons, pour la fabrication de 10 verges d'étoffe, tandis que l'ouvrier canadien reçoit $12 pour la fabrication de 20 verges, le résultat est le même pour ce qui est de la main-d'œuvre.

M. THOBURN: Cette différence est tout à fait impossible, car la fabrication, dans une filature de laine, s'opère surtout au moyen de machines. Il en est autrement dans le cas où deux ouvriers travaillent de leurs propres mains et concurremment. On ne pourrait pas faire produire à une machine une quantité d'étoffe deux fois plus considérable ici qu'en Angleterre.

M. SPROULE: Les machines fonctionnent à la même vitesse en Angleterre qu'ici

L'hon. M. PATERSON: Alors, il n'y a aucune différence dans les salaires.

M. THOBURN: Dans une filature de laine, on fait peu d'ouvrage à la main, tout l'ouvrage pour ainsi dire, se fait à la machine.

J'ai été surpris de lire dans le "Glasgow News" un article concernant les athlètes canadiens. Il y est dit, au sujet des "curlers" canadiens:

On chercherait en vain à expliquer la supériorité des Canadiens. Ils sont les vrais lions du jeu. Le "curler" canadien est le produit du climat canadien et on ne saurait trouver son égal au nord de la Tweed.

Ce qui est vrai de l'athlète canadien l'est absolument de l'ouvrier canadien. Qu'on lui donne le même avantage qu'à l'ouvrier anglais et il sera supérieur à l'ouvrier de n'importe quel pays de la terre pour la qualité et la quantité de l'ouvrage qu'il fera.

L'hon. M. FIELDING: Que veut dire l'honorable député quand il parle de donner le même avantage à l'ouvrier canadien? Sans vouloir interrompre mon honorable ami, qui a traité ce sujet d'une façon fort intéressante et avec beaucoup de science, je lui demanderai de vouloir bien nous dire ce qui manque à l'ouvrier canadien.

M. W. PATERSON.

M. THOBURN: Il lui manque de l'ouvrage. Tout ce que je demande au ministre des Finances de lui donner, c'est de l'ouvrage. Voilà tout ce que désire l'ouvrier canadien. Je suis venu plaider, cet après-midi, en faveur des milliers de tisserands des filatures de laine, qui sont maintenant sans ouvrage.

L'hon. M. FIELDING: J'avoue ne pas comprendre à quoi mon honorable ami veut en venir.

M. THOBURN: Une autre idée erronée qui a cours dans ce pays, c'est qu'on fait payer un article plus cher au consommateur en le frappant d'un droit plus élevé. Il n'en est pas toujours ainsi. En faisant cette déclaration, je ne parle pas au nom des fabricants de lainages, en général, mais en mon propre nom. Je ne tiens pas tant que cela à voir augmenter le prix d'un article que je fabrique, je me borne à demander qu'il y ait un marché pour cet article. Je m'explique:

Supposons qu'un des ministres soit engagé dans l'exploitation d'une industrie quelconque, produisant pour un million de dollars de marchandises par année et lui assurant une existence facile avec des profits raisonnables. Supposons maintenant que grâce à l'existence d'un tarif de faveur, il entre dans le pays, pour la consommation, $500,000 valant des mêmes marchandises. L'introduction même de ces marchandises, indépendamment du prix de vente, priverait le ministre de la moitié de ses clients et ses ouvriers de la moitié de leur travail. Où est l'avantage de cette politique? Je vais montrer plutôt l'avantage qui découle d'une augmentation du droit de douane. L'honorable ministre nous dit: Que demandez-vous? Je n'ai pas encore réclamé une augmentation des droits, mais c'est ce que j'ai en vue, non pas tant à cause que le prix de la marchandise serait augmenté, mais parce que le marché domestique serait ainsi réservé aux produits canadiens.

Poussons plus loin ce raisonnement. Supposons que la modification du tarif sur les lainages produirait une augmentation de 5 cents la verge sur le prix de l'étoffe d'un habillement—même la moitié de cinq cents la verge serait déjà un superbe profit pour un fabricant qui a une grande filature—supposons toutefois une différence de 5 cents la verge; combien le consommateur aurait-il de plus à payer pour son habillement complet? Juste 35 cents. Quel est l'homme qui refuserait de payer 35 cents de plus sur un complet, pourvu que vous donniez du travail à tous les ouvriers? Il n'en est pas un seul dans tout le pays? Ce serait une calamité s'il fallait que les Canadiens dépendent des fabriques étrangères pour leurs achats de lainages. L'expérience nous a enseigné que la fermeture de toutes les fabriques d'une même catégorie cause une augmentation du prix de

l'article qu'elles fabriquent. Voici un exemple. De 1870 à 1880, j'étais engagé dans le commerce, et les honorables députés savent qu'à cette époque, le tarif sur les sucres était la question brûlante du jour. Le Canada n'avait alors qu'une ou deux raffineries, qui produisaient d'excellent sucre. L'artificieux gouvernement des Etats-Unis, dans l'espoir de ruiner cette industrie au Canada, paya une prime d'exportation aux raffineurs américains. Qu'arriva-t-il? Nous dûmes en 1877 vendre à 10 cents la livre un sucre brun que nous considérions alors comme un beau sucre, et que nous croyions bon marché à ce prix. Nous le vendîmes à 10 cents tant que dura la concurrence entre le raffineur canadien et le raffineur américain.

Les raffineurs canadiens à différentes reprises prièrent le Gouvernement de modifier le tarif de façon à leur permettre de lutter contre leurs rivaux des Etats-Unis, qui recevaient une prime d'exportation, mais le Gouvernement du jour fit la sourde oreille. En conséquence, toutes les raffineries canadiennes fermèrent leurs portes. Avec quel résultat? Avec le résultat qu'il nous était impossible à cette époque de vendre le sucre à moins de 12 cents ½ la livre. Les honorables députés seront peut-être surpris de se rappeler qu'il y a à peine 30 ans, nous payions le sucre brun 12 cents ½ la livre. C'est cependant la vérité.

M. SPROULE: Et dès que le droit de douane fut imposé, le prix tomba à quatre ou cinq cents la livre.

M. THOBURN: Oui. Vous savez quels sont les prix depuis que vous avez une concurrence vigoureuse et ferme. Il en est donc ainsi pour la concurrence sur les lainages. J'ai toujours prétendu que l'industriel canadien est aussi essentiel au cultivateur canadien qu'il est possible à un groupe d'intérêts identiques de l'être pour un autre groupe. Je n'ai jamais écouté un discours avec plus d'attention, je crois, que celui qu'a prononcé, l'autre soir, l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie), lorsqu'il a réclamé avec tant de zèle et d'adresse un tarif protecteur en faveur de l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse. J'ai pensé que c'était un des discours les plus patriotiques, un des meilleurs discours au point de vue protectionniste que j'aie jamais entendus depuis bien longtemps, et j'ajouterai que si cette question était soumise au vote de la députation, je voterais non seulement une fois et deux fois, avec l'honorable député de Cap-Breton, mais je demanderais à l'Orateur le privilège de voter trois fois, s'il y avait possibilité. Je me permettrai de citer quelques passages de son discours:

Il est de l'intérêt de ce pays, que le capital soit sauvegardé et que les capitalistes du monde entier aient l'assurance qu'au Canada nous avons un Parlement et des hommes politiques qui sont toujours attentifs à défendre les intérêts de ceux qui veulent bien placer leurs capitaux dans notre pays; mais c'est aussi notre intérêt que nous n'oublions pas les hommes, les femmes et les enfants qui dépendent de cette industrie particulière dans toutes les parties du Canada et nous occupant de ce dernier point, nous améliorons en réalité, la position de ceux qui placent leurs capitaux dans les industries canadiennes.

Je vous le demande, monsieur l'Orateur, ces paroles qui s'appliquent aux mineurs de la Nouvelle-Ecosse ne s'appliquent-elles pas avec autant de justesse à l'industrie canadienne des lainages? Puis, l'honorable député ajoutait:

Je soutiens que, si c'est parfois une injustice de nous obliger à payer le charbon plus cher que nous ne voudrions le payer, nous ne devons pas oublier que la population du grand pays situé au sud du Canada a suivi la ligne de conduite que je préconise. Les habitants des états de la Nouvelle-Angleterre n'ont pas de charbon; ils reçoivent ce produit de l'Ouest et le paient plus cher qu'il ne paieraient le charbon de la Nouvelle-Ecosse. Poutant, ils ont assez de patriotisme....

C'est ce que j'aime à entendre dire.

....pour supporter les petits suppléments qu'ils doivent payer afin de développer les grands charbonnages de l'Ouest et de conserver le commerce en deça des frontières de leurs pays.

Je ne pourrais m'exprimer plus éloquemment en faveur de l'industrie des lainages. Je le voudrais bien, mais je me sers du langage de l'honorable député pour donner plus de force à mon argument. Puis, continuant:

Je regrette qu'ils n'ont pas été employés continuellement cet hiver....

En parlant des mineurs des houillères de la Nouvelle-Ecosse.

....à cause de la consommation du charbon américain au lieu du charbon canadien chez nous.

Je regrette amèrement que les ouvriers des filatures dans les villes industrielles du Canada ne soient pas employés en permanence, et que beaucoup d'entre eux n'ont pas travaillé du tout au cours de l'hiver que nous venons de passer. Plus loin, l'honorable député disait encore, en terminant:

J'ai exposé ma manière de voir et cette statistique à la Chambre, dans l'espérance que le ministère prendra en sérieuse considération le sort de ceux qui tirent de cette industrie leurs moyens de subsistance, ainsi que le sort des hommes courageux et entreprenants qui ont risqué des milliers de dollars pour exploiter les gîtes houillers de la Nouvelle-Ecosse et des autres parties du Canada.

C'est ce que je prie le Gouvernement de faire. Je le prie de songer aux personnes qui ont engagé leurs millions dans cette industrie au Canada. La réponse suivante qu'a donnée l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) m'a fait plaisir:

Je ne suppose pas que mon honorable ami (M. Mackenzie) ait l'intention de demander qu'on aille aux voix ce soir sur cette question, vu surtout qu'il y a très peu de députés présents. Je suppose plutôt que son but était de nous soumettre ces renseignements qui offrent un grand intérêt et d'insister sur l'importance de cette grande industrie. Il ne peut y avoir qu'une opinion sur ce point.

J'espère que l'honorable ministre des Finances, l'honorable ministre des Douanes et moi-même saurons nous entendre sur cette question qui affecte la grande industrie des lainages. Il me semble que nous sommes tous ici, indépendamment des partis, des adeptes de la politique nationale, des protectionnistes, lorsqu'il s'agit d'une industrie ou d'une besogne dans laquelle nous sommes personnellement intéressés. Non seulement j'ai écouté avec intérêt le discours de l'honorable député de Cap-Breton, mais j'ai remarqué au feuilleton de la Chambre le projet de résolution suivant inscrit par l'honorable député de Wentworth (Sealy):

En autant que le tarif canadien, d'une manière incidente ou autrement, offre un degré considérable de protection aux manufacturiers, la Chambre est d'avis qu'il serait équitable et convenable d'accorder, par notre tarif, une certaine mesure de protection aux agriculteurs canadiens et aux éleveurs, sur les porcs, les produits de l'abatage des porcs, les légumes et sur tels autres produits qu'il peut paraître possible de protéger ainsi, de manière à procurer des avantages à l'agriculture et sans causer de tort au consommateur canadien.

Je suis certain que parmi tous ces produits que l'honorable député voudrait imposer d'un tarif protectionniste, il n'en est pas un seul qui offrirait plus d'avantage au cultivateur que l'établissement et la protection de l'industrie des lainages au Canada. Je sais, par exemple, que les fabricants du village que j'habite, Almonte, ont payé des millions et des millions de piastres pour les produits de la ferme, une grande partie desquels n'auraient pas eu autrement de marché ou auraient été perdus. Ils ont payé pour le bois seul, qui autrefois aurait été brûlé sur la souche, des millions de piastres. Ils ont payé des millions et des millions aux cultivateurs pour les produits de leurs vergers qui, autrement n'auraient pas pu être transportés. Je prétends que les fabricants sont tout aussi profitables aux cultivateurs qu'il est possible de l'être, vu qu'ils leur achètent de si grandes quantités de produits qu'ils ne pourraient autrement exporter.

Des milliers et des milliers de cultivateurs ne peuvent cultiver les céréales pour l'exportation, mais ils gagnent leur vie avec les industriels, ce qu'ils ne pourraient pas faire si ces derniers manquaient. Parlant au point de vue du fabricant de lainages, sujet qui m'est familier, je demande au ministre de l'Agriculture s'il est une branche de l'agriculture qui rapporte plus de profit aux cultivateurs que l'élevage des moutons? Je vais donner un exemple : Prenons un cultivateur avant 100 moutons. Au bas mot, il aurait 100 agneaux. Dans nos parages, les agneaux ont rapporté, l'an dernier, $5 pièce, soient $500 pour ce cultivateur. Chaque mouton donne en moyenne $1 de laine, soient encore $100, ou au total $600 pour ce cultivateur avec ses 100 moutons. Le ministre de l'Agriculture croit-il qu'une autre branche de l'agriculture peut rapporter d'aussi beaux revenus pour si peu de capital engagé et si peu de travail que donne l'élevage de 100 moutons?

L'honorable député de Simcoe (Lennox) a traité du prix de la laine d'une façon aussi claire que raisonnée, et je tire les lignes suivantes d'un des derniers numéros du "Trade Bulletin," de Montréal :

LA LAINE CANADIENNE ET LE TARIF.

Le tarif actuel est aussi décourageant que possible. Les ventes récentes de laine lavée ont rapporté de 12 cents à 13 cents. Il y a 15 ou 18 mois passés, le prix variait entre 25 et 26 cents. Aujourd'hui il ne peut obtenir dans l'Ouest que 14 ou 15 cents, et nous savons même de récentes ventes à 12 cents et 13 cents.

Il y a 15 ou 18 mois le cultivateur obtenait 27 cts et 28 cts pour sa laine lavée, tandis qu'aujourd'hui il est obligé de se contenter de la moitié de ces prix. Et, cruelle ironie du sort, le cultivateur n'a pour débouché à sa marchandise que le marché américain protégé par un tarif élevé. Notre tarif ne permet pas au cultivateur de produire la laine avec profit et ne donne pas aux manufacturiers le moyen de faire une concurrence raisonnable aux marchandises étrangères.

La Chambre me permettra de lui donner un exemple des fluctuations dans le prix de la laine pendant une période de 12 mois. Plusieurs seront surpris d'apprendre qu'il nous vient de nos territoires de l'Ouest 1,300,000 livres de laine tous les ans. Cette industrie est encore dans l'enfance au Nord-Ouest. Dans mon commerce j'emploie presque exclusivement la laine du Nord-Ouest, et, je suis fier de le dire, quelle qu'en puisse être la cause, que les moutons du Nord-Ouest produisent une qualité de laine qui ne peut être produite dans aucune autre partie du Canada. Avant d'employer la laine du Nord-Ouest canadien, je me servais de laine importée du cap de Bonne-Espérance, et je puis dire au crédit de nos cultivateurs du Nord-Ouest qu'ils produisent maintenant une laine qui se rapproche plus de ce que nous appelons la laine fine du Cap que toute autre laine que nous pouvons trouver dans aucun autre pays. Il n'y a pas longtemps encore cette laine se vendait 20 cents la livre, et le million trois cents mille livres de laine du Nord-Ouest a rapporté aux cultivateurs de ces territoires $260,000, mais cette année le prix de la laine est descendu à 14 cents la livre et moins, et en calculant sur la même base de production, les cultivateurs de la

Saskatchewan et de l'Alberta ne recevront que $182,000, c'est-à-dire qu'ils perdront $78,000.

Quelle est la raison de cet état de chose? Je vais vous le dire, mais en vous le disant je serai obligé de parler de moi-même. Les principales filatures qui emploient cette qualité de laine dans le Canada sont les faqualité de laine dans le Canada sont les fabriques de flanelles, et j'en exploite une téressé, mais cela ne m'enlève pas le droit de traiter cette question. Lorsque le Gouvernement a jugé à propos, il y a quelques années, d'appliquer le tarif de préférence aux laines, je ne doutais aucunement de ses bonnes intentions ni qu'il espérât, en accordant cette préférence à la Grande-Bretagne, recevoir quelque chose en retour. Mais, monsieur l'Orateur, autant que je sache, l'Angleterre ne nous a jamais donné un dollar en retour. D'un autre côté, je vous dirai ce que cette préférence a produit pour le Canada. Elle a permis l'entrée dans le pays de millions et de millions de dollars valant d'articles manufacturés qui n'y entraient pas auparavant. Elle a enlevé des millions de dollars en salaires à l'ouvrier, à l'ouvrière, au jeune garçon et à la jeune fille de nos fabriques, pour les donner aux classes ouvrières de l'Angleterre.

Laissez-moi presser la question davantage. Lorsqu'il y a quelques années, pour des raisons à lui connues, le Gouvernement remania le tarif et rétablit en partie l'avantage douanier dont jouissaient auparavant les fabricants d'étoffes, il fit un tarif différent pour les fabricants de flanelles et de couvertures de laine. Je m'adresse aujourd'hui à l'honorable premier ministre personnellement, parce que je suis bien certain que s'il veut étudier la question, il y apportera remède. En faisant cet appel je ne parle pas tant pour moi-même que dans l'intérêt de l'industrie lainière en générale du Canada. Voici sur quoi je désire appuyer. Les fabricants de flanelle du pays ont continué la lutte malgré l'opression de cette préférence, et je suis venu à Ottawa plus d'une fois, en compagnie d'autres manufacturiers, soumettre la question au Gouvernement; nous ne demandions aucune faveur; nous ne demandions que d'être mis sur le même pied que les autres manufacturiers, car nous étions mêmes des manufacturiers de lainages dans toute l'acception du mot. Mais pour une raison ou pour une autre notre demande n'a jamais été écoutée. Et quel a été le résultat? Dans ma propre ville deux fabriques de lainage ont fermé leurs portes et la demande de laine du Nord-Ouest a diminué, et les cultivateurs en ont subi une perte de $78,000. Je ne puis parler plus clairement, faire ma cause plus claire. Je dirai seulement avant de terminer, que j'ai vu un temps, avant de devenir manufacturier de lainages, où nous payions dans Ontario la laine canadienne 52c la livre. Plusieurs membres de cette Chambre seront peut-être étonnés d'apprendre cela, mais ce n'en est pas moins vrai. A cette époque toutes les petites filatures du Canada étaient en activité et on y employait la laine canadienne. Mais malheureusement des marchandises de qualité inférieure furent importées dans le pays et, les unes après les autres, les plus petites d'entre les filatures qui employaient de la laine canadienne, furent forcées de fermer leurs portes, de sorte qu'aujourd'hui il reste à peine une petite filature dans tout le Canada. De 52c la livre, le prix de la laine canadienne a diminué graduellement et je ne crains pas de dire ici, je suis heureux de ne pas l'avoir oublié, que pas une laine fine importée dans le pays n'a diminué de prix dans la même proportion que la laine canadienne. Je ne puis en venir à d'autres conclusions que ce qui a causé cet état de choses, est la fermeture des filatures qui employaient de la laine canadienne. Cette laine ne se vend aujourd'hui que de 12 à 16c la livre, au lieu de 52c comme il y a quelques années.

Je remercie les membres de cette Chambre de la bienveillante attention qu'ils m'ont portée. Je demande avec instance au Gouvernement de remanier le tarif des lainages, en augmentant un peu les droits *ad valorem*, et en plaçant un droit spécifique sur les étoffes fabriquées avec les peignons et déchets de laines, de façon à donner un peu de soulagement aux classes ouvrières en faveur desquelles j'ai plaidé cet après-midi.

M. CHARLES L. OWEN (Northumberland-est): Je suis heureux de voir que tous, tant que nous sommes, nous en apprenons tous les jours. Je ne savais pas avant cet après-midi que l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) fût un cultivateur, ni que l'honorable député de Lanark (M. Thoburn) fût un ouvrier. La question des lainages est une question très importante. J'ai passé ma vie dans l'industrie de la laine. Je ne prétends pas être un manufacturier de lainages; j'ai simplement travaillé dans les filatures du bas au haut de l'échelle. Nous ne pouvons pas aujourd'hui manufacturer en Canada tous les lainages que nous importons, mais il y a certaines qualités que nous pouvons manufacturer. L'année dernière nous avons importé pour $20,962,753 valant d'étoffes en laine. Je prétends que nous pourrions manufacturer en Canada la moitié de ces étoffes. Mais, toujours surgit la question: le consommateur paie-t-il les droits? Je prétends qu'il ne les paie pas toujours. Avant 1878, sous le régime de de l'honorable M. MacKenzie, les droits sur les lainages n'étaient que de 17½ p. 100, et à cette époque, nous vendions des étoffes de

six quarts, 54 pouces de large, $1.45 et $1.50 la verge. En 1885, après quelques années de politique nationale nous vendions les mêmes qualités d'étoffe à 90 et 95 cents la verge.

M. A. W. SMITH (Middlesex-nord): L'honorable député peut-il nous dire quel prix les cultivateurs vendaient leur laine en 1878?

M. OWEN: Nous n'employions pas de laine du pays pour la fabrication des étoffes dont je parle.

M. A. W. SMITH: Les cultivateurs en produisaient.

M. OWEN: Les étoffes dont je parle étaient fabriquées avec de la laine importée. Les flanelles grises tout laine, 20 pouces de large se vendaient 37½ à 40 cents la verge avant 1878; en 1885 les mêmes flanelles se vendaient 28 à 30 cents. Les flanelles bleu marin, 28 pouces de large, qui se vendaient 42½ à 45 cents la verge avant 1878, se vendaient entre 1885 et 1889 30 et 32½ cents la verge. On s'étonnera peut-être que nous ayons pu vendre ces flanelles à ces prix. La raison en est que nous avions, à cause du droit de 30 p. 100 *ad valorem* sur les flanelles, et le droit spécifique de 10 cents par livre, toute le marché canadien à notre disposition. Tous les métiers dans les filatures travaillaient jusqu'à la plus extrême limite, tant la demande était bonne. Entre 1885 et 1889 j'étais à la tête d'une filature qui avait dix métiers et dont la production annuelle s'élevait à $260,000 et $275,000. En 1901 et 1902, la production de la même manufacture est tombée à $160,000. Pourquoi? Parce que les articles étrangers bénéficiaient d'un droit d'entrée moins élevé et parce que la demande avait diminué et que les métiers ne travaillaient plus tout le temps pour remplir les commandes.

On a beaucoup parlé des étoffes fabriquées avec les peignons et déchets de laine. Je crois qu'il serait mieux dans l'intérêt de tout le monde si l'entrée de ces étoffes dans le pays était prohibée complètement. Ces étoffes sont fabriquées avec de vieux haillons, de vieux chiffons de laine, dans la plupart des cas les plus sales que l'on peut ramasser. Ces étoffes ont apporté des maladies dans le pays. Dans les manufactures anglaises où l'on fabrique ces étoffes, les ouvriers sont couverts de maladies des pieds à la tête, parce qu'ils vivent continuellement au milieu de chiffons et haillons sordides. Les vêtements confectionnés avec ces étoffes exhalent une odeur d'huile dégoûtante lorsque celui qui les porte s'approche d'un poêle. J'espère que les manufacturiers canadiens ne se trouveront jamais dans l'obligation de fabriquer de ces étoffes.

Au sujet de la laine du Nord-Ouest, j'ai eu l'honneur d'être le premier manufacturier de la province d'Ontario qui l'a employée, et je puis dire que nos territoires peuvent produire une laine aussi fine, aussi bonne que celles du cap de Bonne-Espérance, d'Australie ou de Montévideo, et ce serait un grand avantage pour nos cultivateurs du Nord-Ouest s'il y avait un marché pour cette laine dans notre pays. Je me rappelle que nous avons payé 15c et 16c la livre pour de la laine que nous appelions laine mêlée, avec laquelle nous fabriquions de belles étoffes, pesant environ 20 onces, que nous vendions 80c la verge, et pour lesquelles il y avait bonne demande. Aujourd'hui, les droits sont de 30 p. 100 sur les draps. Je ne voudrais pas demander d'augmenter ces droits, mais je placerais un droit spécifique sur toutes les étoffes en laine, afin de fermer l'entrée du pays aux étoffes faites avec les peignons et déchets. Il y a des filatures en Angleterre qui fabriquent rien autre chose que ce genre d'étoffes du 1er janvier au 31 décembre, il y en a d'autres qui ne fabriquent que de bonnes étoffes à pantalons ou des draps. Cela leur est possible, car elles ont un marché immense. Nous ne pourrions pas faire la même chose dans notre pays, parce que notre marché est trop petit présentement. Mais si nous encourageons l'industrie manufacturière dans notre pays, notre marché s'agrandira. Pour montrer la valeur de l'industrie manufacturière, je dirai que, lorsqu'il y a 28 ans la filature Trent-Valley fut fondée dans la ville de Campbellford, ou je demeure, la population n'était alors que de 1,100 âmes; aujourd'hui, elle est de 3,000. Pendant ces 28 années, cette manufacture a payé en salaires la somme de $1,000,000, et bien que la ville lui eût accordé une prime de $10,000 et une exemption de taxes pendant 10 ans, elle a pendant cette période versé $30,000 en taxes dans le trésor civique, sans parler des taxes payées par les employés de la fabrique.

On peut voir par là quels bénéfices ont rapportés cette manufacture à la ville de Campbellford. Elle a augmenté la population de ce petit village de 110 à 3,000 âmes. Campbellford est le marché central de Northumberland-est. Les cultivateurs viennent y apporter les produits de la ferme, et jamais aucun d'eux ne s'en retourne sans avoir tout vendu ce qu'il avait apporté.

C'est que cette population est employée dans ces établissements industriels et ce sont ces ouvriers qui achètent, dans une large mesure, les produits agricoles. Dans chaque ville où il existe un grand établissement industriel il y a un important marché pour les produits agricoles, dans un rayon de plusieurs milles. Campbellford est le marché de Northumberland-est. Je n'en dirai pas davantage, vu que le député de Simcoe (M. Lennox) et le député de Lanark-nord (M. Thoburn) ont déjà amplement développé la question. Seulement, j'ai voulu élever la voix pour demander qu'on protège davantage l'industrie des lainages, si l'on tient à ce que cette industrie n'émigre pas à

l'étranger. Nombre de filatures de laine sont disparues et on a sacrifié des millions de dollars dans cette industrie; or, il a été prouvé que sous le régime de la politique nationale, les vêtements en laine revenaient moins cher aux consommateurs qu'aujoud'hui et que le prix était même inférieur à ce qu'il était avant 1878. En protégeant nos industries manufacturières nous protégeons l'industrie agricole. Ce sont les cultivateurs qui constituent les forces vives du pays, ce sont les producteurs par excellence; mais cultivateurs et manufacturiers doivent se prêter mutuellement secours. Les deux industries sont indissolublement unies l'une à l'autre. L'Etat construit à travers mon comté le canal de la vallée de la Trent qui est destiné à développer des milliers de forces de chevaux électriques dans un avenir rapproché et nous voulons que les industriels viennent établir leurs usines sur le parcours de ce canal. Notre population s'attend à voir surgir des villes sur le parcours du canal de la vallée de la Trent;mais il nous faut protéger davantage l'industrie, si nous voulons voir nos établissement industriels se multiplier. Le Gouvernement, je l'espère, se préoccupera de cette question, et après mure étude, il demeurera convaincu qu'il importe de protéger davantage notre industrie lainière.

M. WILBERT McINTYRE (Strathcona): Monsieur l'Orateur, je me propose de présenter une courte observation à la Chambre sur cette importante question. Après avoir prêté une oreille attentive aux orateurs qui ont appuyé la résolution à l'étude, il me semble que la question qui se pose devant nous, en ce moment, est celle-ci: faut-il remettre en vigueur l'ancien régime du protectionisme? Il s'agit encore de relever le chiffre des droits protecteurs et de venir en aide aux industries manufacturières. Je le demande: est-ce bien réellement sur ce principe que repose notre prospérité nationale? Le député de Simcoe-sud (M. Lennox) et le député de Lanark-nord (M. Thoburn) ont essayé de représenter la situation sous de fausses couleurs. Ils se sont posés devant cette Chambre, l'un comme cultivateur et l'autre, comme ouvrier, et tous deux ont plaidé les intérêts de la classe dont ils se constituent les champions. Mais la Chambre en conviendra, leur plaidoirie s'est résumée à demander une législation spéciale à la classe dont ils se constituent les champions, et qui semble pour le moins dire, se tirer aussi bien d'affaire que la classe agricole. Nous avions l'habitude de considérer le député de Simcoe-sud (M. Lennox) comme un homme de loi et à ce titre, nous étions peut-être autorisés à n'accepter ses arguments que sous bénéfice d'inventaire; mais, maintenant qu'il se pose devant cette Chambre comme cultivateur, il faut bien l'en croire sur parole. Au demeurant, son argumentation en faveur de la classe agricole a manqué de force et n'a pas réussi à produire une parfaite conviction dans nos esprits. Il a bien déclaré que la proposition soumise à la Chambre serait avantageuse à la classe agricole, mais il ne l'a pas prouvé. Toute son argumentation repose sans doute, sur cette hypothèse: c'est que le relèvement des droits protecteurs en faveur de cette industrie des lainages aura pour conséquence d'assurer au cultivateur des prix plus élevés pour sa laine. Mais comment réussirait-on à payer aux cultivateurs un prix plus élevé pour leur laine, à moins de fermer la porte à la concurrence étrangère? Aussi, la conséquence, c'est que l'honorable député demande, pour ainsi dire, l'imposition d'un droit sur la laine. D'autre part, le député de Lanark-nord (M. Thoburn) se fait surtout l'interprète des industriels, et à ce titre, la situation dont il doit bénéficier, ce serait le bon marché de la matière première et le haut prix de l'article fabriqué.

M. J. A. CURRIE: Pas nécessairement.

M. McINTYRE: Telle doit être la situation, s'il tient à accroître sa production. L'industriel a besoin de protection, et pourquoi? Afin de conserver le marché national s'écrie mon collègue. Mais c'est là nécessairement, dans une large mesure, un subterfuge; car ce qu'il veut en réalité, c'est l'exclusion du produit fini venant de l'étranger pour concurrencer nos propres fabrications nationales. C'est ainsi qu'on revient au protectionisme, cet ancien régime si anormal. Le relèvement des droits protecteurs sur la matière première aboutit nécessairement au relèvement de ces droits sur le produit manufacturé, et par conséquent, la situation de l'agriculteur ne se trouve pas améliorée. Si l'argument du député de Simcoe, à titre de cultivateur, et celui formulé par le député de Lanark-nord à titre de manufacturier doivent l'emporter, la situation du cultivateur, à mon avis, ne saurait s'améliorer. Voici à quoi se résumerait l'avantage qui en résulterait pour le cultivateur, comme l'a fait observer le député de Simcoe (M. Lennox): l'augmentation de la demande de la matière première par l'industriel tournerait nécessairement au bénéfice du cultivateur. Il ne faut pas l'oublier, au Canada, par suite de la rigueur du climat, il devient nécessaire d'acheter de grandes quantités de lainages. Or, le simple avantage que donnerait aux producteurs de matière première le relèvement du tarif, serait plus qu'annulé par le prix plus élevé qu'il aurait à payer pour les lainages. Au nom des citoyens de mon comté, je le déclare ici, le Gouvernement doit éviter de rendre plus difficile à ceux qui luttent pour l'existence l'achat des articles de première nécessité. Ce n'est pas sur ces vêtements en laine qu'il faut relever les droits inscrits au tarif actuel. Au-

jourd'hui, il existe un droit de 30 à 35 p. 100 sur ces articles confectionnés. Mais à mon avis, en imposant ce droit, nous prêtons un appui suffisant à nos industriels et nous soignons suffisamment leurs intérêts. Puisque nos deux collègues ont tant à cœur l'intérêt des classes laborieuses et de la classe agricole, je leur pose ici la question: les conditions d'existence du cultivateur sur son domaine agricole sauraient-elles soutenir la comparaison avec la situation de l'industriel de nos villes, en ce qui concerne les douceurs et le confort de la vie.

Mais, s'écrie-t-on, nos manufactures soutiennent une forte population ouvrière. Le député de Lanark-nord (M. Thoburn) a lui-même fait observer que la situation de nos classes ouvrières au Canada l'emporte de beaucoup sur les conditions qui existent en Grande-Bretagne; or, il veut créer ici à nos classes ouvrières une situation similaire à celle d'outre-mer. Ce qu'il veut, c'est la main-d'œuvre à bon marché. En fait, quiconque préconise la protection de l'industrie qu'il exploite et qui doit bénéficier des taxes imposées aux autres classes de la population, est partisan du régime protecteur ou de la politique nationale. A mon avis, il ne convient pas d'accoler le mot " national " à un système qui consiste à protéger une classes spéciale au détriment des principaux groupes de la collectivité. A mon avis, il ne faut pas relever les droits de douane, dans le but de protéger une industrie dont la décadence—en supposant qu'elle soit réellement sur son déclin—tient aux conditions naturelles qui existent. L'existence d'une industrie au Canada est subordonnée à la question de savoir si nos ressources nationales suffisent, oui ou non, pour l'alimenter.

M. EDWARDS: L'honorable député me permettrait-il de lui poser une question?

M. WILBERT McINTYRE: Certainement.

M. EDWARDS: Que pense mon collègue des primes accordées au fer et à l'acier?

M. WILBERT McINTYRE: Il ne s'agit pas pour le moment des primes accordées au fer et à l'acier. J'exprimerai volontiers mon avis à cet égard, en temps et lieu. Le règlement veut que les orateurs ne sortent pas de la question dont la Chambre est saisie.

M. J. A. CURRIE: Et les droits sur les machines agricoles?

M. WILBERT McINTYRE: Le règlement veut que les orateurs ne s'écartent pas de la question en discussion, et pour le moment, les machines agricoles ne sont pas l'objet du débat. Si mon collègue tient à ce que je l'éclaire à cet égard, je lui apprendrai que je n'ai jamais été, par le passé, partisan de droits de douane sur les machines agricoles et je ne le suis pas encore.

M. THOBURN: Pour l'édification du député de Strathcona (M. Wilbert McIntyre) je dirai que ses observations mettent en relief une des difficultés inhérentes à ce débat: j'entends par là qu'il existe de graves malentendus sur les faits. Mon collègue affirme que les fabricants de lainage jouissent d'une protection de 30 à 35 p. 100. Je tiens à lui dire que j'ai jusqu'ici soutenu la concurrence sous un régime douanier de 22½ p. 100.

M. WILBERT McINTYRE: Mon collègue (M. Thoburn), si je ne me trompe, est fabricant de couvertures de laine?

M. THOBURN: Non.

M. WILBERT McINTYRE: Quoi qu'il en soit, je ne crois pas faire erreur en affirmant que les principaux tissus de lainage sont imposables jusqu'à concurrence de 30 à 35 p. 100.

M. HUGHES: Non.

M. J. A. CURRIE: Mon collègue me permettrait-il de lui poser une question? Pourrait-il nous donner le prix des couvertures de laine, par livre, au détail, à Winnipeg?

M. W. McINTYRE: Si mon collègue veut poser une question qui se rattache au débat, je lui répondrai. Je ne suis pas marchand à Winnipeg et je ne saurais lui donner le renseignement qu'il demande. Voici la question: il faut écarter le régime du protectionnisme à outrance, si nous tenons au progrès du pays. Le régime du protectionnisme à outrance a été en honneur au pays pendant dix-huit ans, et nous en avons fait une amère expérience. Le député de Simcoe-sud (M. Lennox) dit que pendant dix-huit ans, son parti a essayé d'enseigner à cette Chambre le moyen de légiférer, en vue de créer la prospérité au pays.

M. LENNOX: Pardon; j'ai fait allusion aux dix-huit années que le parti aujourd'hui au pouvoir, a passées dans les froides ombres de l'opposition, alors qu'il vouait aux gémonies le régime national.

M. W. McINTYRE: Si je ne me trompe, mon collègue a affirmé que son parti cherchait alors à faire l'éducation des hommes aujourd'hui au pouvoir, sur la question du tarif. A cela, je réponds que le remaniement que nous avons fait du tarif a imprimé un plus vif élan à la prospérité.

M. HUGHES: Qu'appelez-vous protectionnisme à outrance?

M. WILBERT McINTYRE: Je le sais, mon collègue (M. Hughes) prétend que le protectionnisme à outrance existe encore.

Tant que cette illusion rendra l'honorable député et ses amis heureux et que nous aurons le bénéfice de la réalité, je ne vois pas pourquoi nous nous plaindrions. La prospérité de ce pays, suivant moi, dépend en grande partie du développement du

Canada occidental et je déclare de nouveau comme je l'ai déjà fait auparavant, que lorsque vous inaugurez dans ce pays une politique qui augmente le coût des nécessités de la vie et accable la population qui travaille au développement du pays et à la production de la richesse comme ne le fait aucune autre classe, vous vous écartez de la véritable raison d'être d'un gouvernement national. Nos honorables adversaires nous demandent: pourquoi n'étudiez-vous pas cette question en vous plaçant au point de vue national? Et cependant, nous constatons qu'ils parlent d'une ville ou d'un village en particulier, ou de la quantité des employés qui travaillent dans une certaine manufacture. Je ne suis pas opposé aux manufactures. Il est de l'intérêt du pays, que les manufacturiers développent leurs affaires et ils les développent naturellement à mesure que le pays progresse mais sans infliger des privations au public en général. Certes, quand les agriculteurs de ce pays ne bénéficient d'aucune protection et quand la protection signifie que vous imposez aux agriculteurs qui sont la base de la fortune du pays, des fardeaux et des restrictions, le moment est venu pour nous de faire connaître que nous nous opposons à toute législation de cette nature. J'espère que le ministre des Finances (M. Fielding), quand il étudiera cette question dans son discours du budget, nous montrera qu'il n'a pas été fait de changements ou s'il en a été fait un, qu'il sera en faveur d'un tarif plus réduit plutôt que d'un tarif plus élevé. Je crois parler au nom de la majorité de la population qui habite à l'ouest des grands lacs; je suis persuadé que les habitants de cette région du Canada ne désirent pas un tarif plus élevé. Nous avons entendu dire très souvent par les honorables députés qui siègent à la gauche de cette Chambre, que le bonheur futur de ce pays dépend de la prospérité de la région qui est située à l'ouest des grands lacs. S'il en est ainsi, il serait absolument imprudent pour le Gouvernement d'imposer des droits qui, tout en donnant quelque bénéfice à un certain nombre de manufacturiers des villes, feraient dommage précisément à cette population sur laquelle nous comptons pour le développement futur du progrès de notre pays.

M. HUGHES: Puis-je demander à l'honorable député (M. Wilbert McIntyre) s'il est en faveur de la protection de l'industrie du porc?

M. WILBERT McINTYRE: Je ferai remarquer à l'honorable député (M. Hughes) qu'il n'est pas question en ce moment de l'industrie du porc.

M. RICHARD BLAIN (Peel): J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposition qui a été faite par mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) et par mon honorable ami de Lanark-nord (M. Thoburn). L'honorable député de Strathcona (M. Wilbert McIntyre) s'est efforcé de créer l'impression dans cette Chambre, que les députés qui siègent de ce côté et qui ont parlé sur cette question, sont partisans d'un tarif canadien très élevé. Pour moi, je suis en faveur d'un tarif assez élevé pour faire que nous puissions conserver tout l'argent que nous pouvons obtenir en récoltant nos produits ou en les manufacturant au Canada. Je crois qu'il est de l'intérêt du public que le Gouvernement d'aujourd'hui, après s'être aperçu que l'année dernière, d'après les chiffres donnés par mon honorable ami de Simcoe-sud, il y avait eu une importation chez nous de $21,000,000 de lainages, matière première qui aurait pu être récoltée et marchandises qui auraient pu être manufacturées avec succès au Canada, devrait faire en sorte que les intérêts canadiens soient protégés. Le ministre des Finances, devrait en parler dans le discours du budget qu'il prononcera d'ici à quelques jours. Je suis un de ceux qui croient à la possibilité d'avoir un tarif protecteur qui assurera le manufacturier canadien de notre propre marché canadien et qui permettra aux consommateurs d'acheter leurs marchandises à de bas prix. Si je pouvais prendre le temps de la Chambre en faisant une revue de la politique nationale, depuis ses débuts en 1879 jusqu'au moment où le parti libéral est arrivé au pouvoir en 1896, je suis persuadé que je ne rencontrerais aucune difficulté pour prouver, à la satisfaction de la majorité de la population du pays, que lorsque la politique nationale a été inaugurée, nous importions de grandes quantités de marchandises des Etats-Unis et d'autres pays, et que, dans l'espace de peu d'années, des fabriques ont été établies au Canada pour manufacturer ces marchandises et que pourtant ces marchandises ainsi manufacturées au Canada étaient vendues meilleur marché au consommateur que celles qui devaient être importées avant l'inauguration de la politique nationale.

Mon honorable ami de Strathcona (M. Wilbert McIntyre), a fait renaître une vieille question au cours de ses observations. Mon honorable ami, sans doute, n'est pas très affirmatif dans ses principes de bas tarif. J'en ai la certitude complète, parce que l'an dernier, quand mon honorable ami de Souris (M. Schaffner) a présenté une résolution demandant la réduction du tarif sur les instruments agricoles de 17½ p. 100 à 10 p. 100, où étaient alors les principes de mon honorable ami?

M. W. McINTYRE: L'honorable député veut-il laisser entendre que j'ai voté contre la résolution?

M. BLAIN: Mon honorable ami a pensé qu'il me tendrait un piège pour me faire dire qu'il a voté contre cette résolution. Mon honorable ami déclare chaque année dans cette Chambre, qu'il est en faveur

d'un tarif réduit pour se conformer, je suppose, aux désirs des agriculteurs du Canada occidental, et pourtant, quand une occasion se présente de voter pour une résolution semblable, mon honorable ami n'est pas à son siège et il ne peut dire qu'il a voté pour cette résolution. Naturellement, les électeurs de mon honorable ami ont leur opinion au sujet d'un tel représentant.

M. W. McINTYRE: Très bien.

L'hon. W. S. FIELDING: Comment a voté mon honorable ami de Peel (M. Blain)?

M. BLAIN: Le ministre des Finances ne me fait pas subir en ce moment un interrogatoire, je répondrai à cette question plus tard. Quant à moi, je ne suis pas d'une opinion aujourd'hui et d'une autre demain. Du jour où j'ai occupé un siège dans cette Chambre, et auparavant même, j'étais un avocat déterminé de la protection pour les manufactures et pour les intérêts agricoles du Canada, et je suis encore du même avis aujourd'hui. Je puis dire au ministre des Finances que j'ai eu l'honneur de présenter plusieurs résolutions demandant un accroissement du tarif dans l'intérêt des agriculteurs du Canada.

L'hon. M. FIELDING: J'avais oublié au sujet des instruments agricoles et je demandais seulement un renseignement.

M. BLAIN: Mon honorable ami n'a besoin d'aucun renseignement de ma part sur la question du tarif. Il s'y connait parfaitement. La seule plainte que nous ayons à faire contre mon honorable ami au sujet de cette question, ce n'est pas qu'il l'ignore, mais c'est qu'il manque de se conduire conformément aux intérêts de la population agricole du Canada. La question qui est soumise à la Chambre a trait à une augmentation de tarif qui donnera incidemment de l'aide aux manufacturiers et leur accordera un débouché plus grand dans ce pays, au lieu de permettre à notre marché d'être alimenté par les produits manufacturés aux Etats-Unis en Grande-Bretagne et par d'autres nations étrangères. D'autre part, mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox) a fait une déclaration dans l'intérêt des agriculteurs. Pour moi, personnellement je suis en faveur de ces deux propositions; je voterai pour toute résolution qui augmentera les droits sur les produits de la ferme, qui demandera une augmentation raisonnable sur les marchandises que nous pouvons fabriquer au Canada et qui établira une barrière pour les marchandises étrangères. C'est ce que j'ai demandé, c'est ce que j'ai toujours défendu et je n'ai pas à dire que j'ai changé cet après-midi.

Mon honorable ami de Victoria a parlé de la question du porc. Je dirai au ministre des Finances qu'au cours de cette session il a reçu ainsi que le premier ministre une importante délégation des éleveurs de porcs au Canada qui sont venus leur demander de faire disparaître l'inégalité qui existe sur ce produit dans les tarifs américain et canadien. Je suppose que nous saurons dans quelques jours, si l'honorable ministre des Finances consentira à introduire cette réforme, mais pendant qu'il l'étudie je puis lui rappeler l'état de la question de l'industrie du porc au Canada pendant les douze derniers mois. Les importations de porc des Etats-Unis seulement, durant l'année qui s'est terminée le 31 mars 1908, ont été les suivantes:

	Livres.	Valeur.
Lard et jambon, épaules et flèches	7,276,730	$ 847,215
Porc en barils dans la saumure	8,849,779	693,071
Total	16,126,509	$1,540,286

Maintenant voyons l'autre côté de la médaille. Combien les agriculteurs canadiens ont-ils envoyé de porc aux Etats-Unis. Je réponds d'après les relevés statistiques de l'année financière qui s'est terminée le 31 mars 1908. Nous avons exporté aux Etats-Unis les quantités suivantes de porc:

	Livres.	Valeur.
Lard	4,381	$ 834
Jambon	6,425	870
Porc	130,774	16,242
Total	141,580	$17,946

En faisant la différence des exportations totales du Canada aux Etats-Unis, d'avec les exportations totales des Etats-Unis au Canada, pendant le même exercice financier, nous constatons qu'il y a au détriment de l'agriculteur canadien une quantité de 15,984,929 livres d'une valeur de $1,522,340.

La plainte des éleveurs de la race porcine et des agriculteurs—et je crois qu'ils ont un juste sujet de plainte—c'est que le producteur américain doit payer un droit d'entrée de deux cents par livre pour le porc qu'il envoie au Canada, tandis que le producteur canadien qui veut envoyer son porc de l'autre côté de la frontière, doit payer un droit de cinq cents par livre, plus du double du tarif canadien. L'association des éleveurs de la race porcine, ne se plaint pas spécialement de l'état de choses qui existe au Canada, mais elle se plaint de ne pas être traitée équitablement. Elle ne demande pas qu'un droit de cinq cents par livre soit imposé pour faire pendant au droit américain, mais elle demande que le Gouvernement impose un droit de quatre cents pour répondre au droit de cinq cents des Etats-Unis et alors les agriculteurs seront satisfaits des conditions commerciales. Assurément, c'est une demande raisonnable.

L'hon. M. FIELDING: L'argument de mon honorable ami est que nous devrions

adopter le tarif américain ou à peu près, parce que c'est le tarif américain. Si c'est un bon argument quand il s'agit du porc, n'est-il pas également bon quand il s'agit d'un autre article du tarif américain? Où est la différence?

M. BLAIN: Les agriculteurs du pays et les députés de la Chambre qui pensent comme moi sur cette question, espèrent que le ministre des Finances se rendra aux vœux des agriculteurs. S'il ne le fait pas il doit cesser de solliciter tout spécialement les votes des cultivateurs.

L'hon. M. FIELDING: Le parti qui fera appel à la classe agricole du Canada en demandant l'adoption du tarif des Etats-Unis, ne réussira pas.

M. BLAIN: Une députation des amis politiques de l'honorable ministre lui-même s'est présentée ici l'autre jour demandant ce changement. Un ancien candidat dans ma propre circonscription, et qui a même eu l'honneur de siéger dans ces années-là, a fait partie d'une députation qui a prié le ministère de relever les droits sur la viande de porc. Et que dire de l'honorable représentant de Wentworth (M. Sealey)? J'ai eu l'honneur d'entendre l honorable député défendre dans sa circonscription ce gouvernement prétendu libre-échangiste; et, à son arrivée ici, il y a quelques semaines, il a inscrit au feuilleton l'avis dont l'honorable représentant de Lanark-nord (M. Thoburn) nous a donné lecture cet après-midi, et qui demande le relèvement des droits sur la viande de porc. L'honorable député est aussi un converti. Ainsi, de l'autre côté de la Chambre nous avons des convertis au programme dit de politique nationale. C'est le programme que j'approuve moi-même, le programme qui me paraît être le plus favorable aux intérêts du peuple canadien. Quelques honorables députés de l'Ouest se déclarent opposés au relèvement du tarif protecteur. Me permettra-t-on de faire observer que les habitants de l'Ontario et de l'Est du Canada sont parmi les consommateurs des produits de l'Ouest canadien. Dans presque toutes les fermes de l'Ontario, on trouvera de la farine provenant de blé récolté dans l'Ouest du Canada. C'est là un changement survenu ces années dernières. Nous ne nous en plaignons pas. Le blé de l'Ouest canadien a remplacé notre propre blé. Nous continuerons volontiers à consommer le blé et la farine de l'Ouest canadien pourvu qu'il soit bien le produit des champs et des moulins du Canada. Mais d'autre part, nous pensons que les habitants de l'Ouest canadien devraient se montrer disposés à accepter l'établissement d'un tarif protecteur modéré. Dans ces conditions, nous cesserons d'importer pour une somme de $21,000,000 de lainages, comme cela est arrivé l'année dernière, à provenance de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et autres pays; il sera produit sur nos propres fermes, dans l'Ouest du Canada, si vous voulez, une quantité de laine proportionnellement plus grande, et les salaires dont ont bénéficié de ce chef les ouvriers anglais et étrangers, seront attribués à nos propres nationaux. Au lieu de donner de l'ouvrage aux ouvriers de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, nous en donnerons à nos propres gens employés dans des fabriques canadiennes; et la classe agricole du Canada s'appliquera à produire le blé et autres céréales requises pour l'alimentation de la main-d'œuvre adonnée à l'industrie des lainages mais qui forcément chôme à l'heure actuelle.

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

Reprise de la séance.

BILLS D'INTERET PRIVE.

RENVOI DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CANADA LIFE.

L'ordre du jour appelle une nouvelle délibération en comité général sur le projet de loi (n° 56), déposé par M. Clarke (Essex), relatif à la compagnie d'assurance Canada Life.

M. SAMUEL SHARPE: Je propose que ce projet de loi soit renvoyé au comité de la banque et du commerce, pour deux raisons: en premier lieu, pour permettre la délibération de l'opinion émise par le ministre de la Justice; et en deuxième lieu pour permettre aux assurés de se faire entendre devant le comité, puisque les promoteurs du bill sont à donner avis des mesures qu'ils ont prises. A mon avis ce projet de loi devrait être rayé du feuilleton.

M. SPROULE: Je crois qu'ils ont donné avis de leur intention de faire un nouveau dépôt de ce projet de loi. Nous ne sommes pas à même de rayer ce bill du feuilleton, mais pourquoi le renvoyer au comité s'il est devenu pour ainsi dire caduc?

M. l'ORATEUR: L'usage a été de ne rien faire en l'absence du parrain d'un projet de loi.

M. HENDERSON: Il ne vous est permis de rien faire.

M. l'ORATEUR: En attendant, qu'il soit réservé.

DISCUSSION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DU NORD-CANADIEN DE QUEBEC.

L'ordre du jour appelle la discussion des modifications apportées par le Sénat au projet de loi (n° 38), déposé par M. Dubeau,

concernant la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien de Québec.

M. SPROULE: Dites-nous en quoi consistent les amendements.

M. J. A. DUBEAU (Joliette) (texte): M. l'Orateur, le seul renseignement que j'ai au sujet de la section qui a été ajoutée par le Sénat, au présent bill comme article 3, est le suivant: c'est que la compagnie désire construire une ligne de chemin de fer d'Hedleyville à la rivière Montmorency près de l'embouchure de la rivière Laval, soit une distance de plus de six milles. Cette clause a été ajoutée parce que d'après la loi des chemins de fer, la compagnie n'avait pas le droit de construire un embranchement de plus de six miles. Je suis informé que la distance entre ces deux points dépasse sensiblement six milles en longueur. Quand au second amendement, je préfèrerais que la prise en considération en fut différée afin que je puisse obtenir les renseignements nécessaires propres à expliquer cet amendement du Sénat.

3. La compagnie du chemin de fer "Canadian Northern Quebec" pourra construire une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur sa ligne à Hedleyville, ou près de cet endroit, et de là dans la direction généralement de l'est jusqu'à un point sur la rivière Montmorency, près de l'embouchure de la rivière Laval.

4. La compagnie du chemin de fer "Canadian Northern Quebec" ne pourra émettre et garantir d'obligations, sous le régime des articles 136 à 146 (inclusivement dans les deux cas) de l'acte des chemins de fer, que jusqu'à concurrence de $30,000 par mille de la ligne autorisée par le présent et de toute ligne dont la construction a été autorisée ou qui a été construite jusqu'ici par la compagnie ou ses prédécesseurs par fusionnement, y compris la somme des obligations autorisée jusqu'ici; et ces obligations ne pourront être émises qu'en proportion de la longueur de ces lignes de chemin de fer déjà construites ou adjugées pour construction.

M. SPROULE: Evidemment la nouvelle disposition suivante a été insérée par le Sénat.

L'hon. M. BRODEUR: Quant au premier amendement, aux termes de l'acte des chemins de fer, la compagnie est à même de construire un embranchement ne dépassant pas six milles de longueur, mais comme l'embranchemnt en question a plus de six milles de longueur, il devenait nécessaire de se faire autoriser dans le bill à en effectuer la construction. L'honorable député parrain du projet de loi n'a pas été mis au courant des raisons qui ont motivé les autres modifications; mais il va se renseigner, pour le moment je propose le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée, et la suite de la discussion est rencoyée à une prochaine séance.)

2e LECTURE

De divers projets de loi provenant du Sénat.

Le 1er (n° 123) (K), relatif à certains brevets d'invention de la American Bar Lock Company;

Le 2e (n° 124) (N), concernant la compagnie du chemin de fer de l'Ontario à l'ouest de la baie d'Hudson;

Le 3e (n° 125) (O), concernant la compagnie du chemin de fer du centre de l'Algoma à la baie d'Hudson;

Le 4e (n° 126), (X), concernant la compagnie de chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manuan.

REPRISE DU DEBAT RELATIF A L'INDUSTRIE DES LAINAGES.

M. BLAIN: Monsieur l'Orateur, à six heures j'insistais auprès du ministère pour qu'il relevât, dans l'intérêt du cultivateur canadien, le tarif sur les importations de viande de porc. J'observe que lorsque cette question du tarif est soulevée dans cette enceinte, les honorables députés ministériels représentant des circonscriptions de l'Ouest cherchent continuellement à mettre le cultivateur en opposition au fabricant. Pourtant, à mon avis, toute mesure de protection édictée en faveur du fabricant profite au cultivateur. A mon avis, on ne saurait rien faire dans l'intérêt de l'un sans que cela profite à l'autre. Jadis, lorsque la question de la protection était sur le tapis et que ces honorables députés étaient ou se faisaient passer pour libre-échangistes, on s'efforçait de monter les cultivateurs contre les fabricants et la classe ouvrière; mais aujourd'hui que ces honorables députés ont, à contre-cœur, inscrit dans leur programme une certaine mesure de protection, on peut dire que le peuple canadien tout entier est favorable au maintien d'un tarif de protection des intérêts canadiens. Je suis en faveur de mesures de protection pour la classe agricole du Canada; et je crois que si le ministre des Finances relevait les droits sur la viande de porc, le million que les consommateurs canadiens ont dépensé l'année dernière en achats de viande de porc des Etats-Unis, serait appliqué à l'achat de viande de porc canadien, pour le plus grand avantage de notre classe agricole et de toute la population canadienne.

Il fut un temps où l'extrême Ouest et l'extrême Est du Canada étaient beaucoup plus séparés qu'ils ne le sont actuellement. Nous avons dépensé des sommes considérables et accordé de généreuses subventions de terres pour venir en aide à l'établissement de voies ferrées reliant l'Est à l'Ouest. Avant que ces voies ferrées eussent été construites, je concevais facilement que les

habitants de la Clombie-Anglaise fussent favorables à l'établissement d'un tarif leur permettant d'importer les denrées ou objets fabriqués dont ils pouvaient avoir besoin à provenance des Etats-Unis. Mais puisque nous avons construit ces chemins de fer, je crois que lorsqu'il se produit une disette d'un certain article dans une partie quelconque du pays, il faudrait chercher à s'en approvisionner dans quelque autre partie du Canada, au lieu de l'importer des Etats-Unis. Une députation de jardiniers s'est présentée devant le ministre de l'Agriculture récemment, représentant qu'il avait été expédié, l'année dernière, du centre de la province d'Ontario, de grandes quantités de légumes sur Sydney, province de la Nouvelle-Ecosse. Si un produit quelconque, le foin par exemple, se trouve être rare dans une partie du Canada, il n'est pas probable que la même disette se fasse sentir dans toutes les parties du pays. L'honorable ministre des Douanes a déclaré dans le cours de la présente session qu'il a été importé au Canada l'année dernière 1,696,115 livres de mûres, fraises, framboises et groseilles. Est-il un seul membre de la députation qui ne soit d'avis que le Canada est en mesure de produire toute cette quantité de fruits importés? Assurément non. Nous autorisons l'importation en franchise des bananes et des oranges dont nos conditions climatériques ne permettent pas la production au Canada; et il sera toujours importé suffisamment de ces fruits pour empêcher le renchérissement excessif des autres sortes de fruits. Les cultivateurs se rendent compte que la proximité de centres urbains prospères, renfermant des fabriques à main-d'œuvre nombreuse, facilite l'écoulement de leurs produits; ils savent dès lors qu'on ne saurait séparer l'intérêt du cultivateur de celui de l'ouvrier et du fabricant; qu'en protégeant l'un vous vous trouvez en même temps à protéger l'autre.

Les chiffres cités cet après-midi par l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) démontrent clairement que l'industrie de l'élevage des moutons rétrograde au Canada, malgré que nous ayons des millions d'acres de terre offrant d'excellents pâturages. C'est au tarif qu'il faut attribuer la décadence de cette industrie.

Cette question mérite que le ministre des Finances s'en occupe très sérieusement; il écoute toujours avec complaisance les représentations qui lui sont faites, mais il n'est jamais pressé d'agir quand les intérêts de la classe agricole sont en jeu. Depuis cinq ou six semaines une excellente occasion s'est présentée, dont le Gouvernement n'a pas su profiter. Il y a quelques mois, une élection présidentielle avait lieu aux Etats-Unis et la question du tarif a joué un grand rôle au cours de cette campagne. Là comme ici la question du tarif est toujours d'une grande importance. Le candidat qui a été subséquemment élu, avait déclaré que le Congrès serait convoqué en session spéciale pour discuter et reviser le tarif. C'était une occasion unique pour le gouvernement canadien de travailler à faire disparaître quelques-unes des choquantes inégalités qui existent entre les tarifs des deux pays.

Je me rappelle que le ministre de l'Agriculture (l'hon. M. Fisher) disait que lorsque son parti arriverait au pouvoir, il chercherait et trouverait facilement de nouveaux débouchés pour les produits agricoles du Canada.

On aurait pu supposer que le Gouvernement aurait profité de cette occasion—surtout en présence de pareilles inégalités entre les deux tarifs—sur le foin entrant au Canada, $2 par tonne, sur le foin entrant aux Etats-Unis, $4 par tonne; sur l'orge entrant au Canada, 12 cents par boisseau, sur l'orge entrant aux Etats-Unis, 30 cents par boisseau. Ces inégalités auraient dû attirer l'attention du Gouvernement et plus particulièrement du ministre de l'Agriculture, dont les attributions sont de protéger les intérêts de la classe agricole.

Me sera-t-il permis d'ajouter que l'occasion était belle aussi pour le ministre des Douanes (M. Paterson) qui joue un rôle important dans la politique d'Ontario et qui, en temps d'élection ne manque jamais de se donner comme le champion des cultivateurs pour capter leurs suffrages. Il y a eu un temps—temps qu'il a sans doute oublié—il disait: "A quoi bon? Quand nous serons au pouvoir nous abolirons les droits."

L'hon. M. PATERSON: Je ne me rappelle pas avoir jamais dit cela.

M. BLAIN: N'a-t-on pas entendu un membre du Gouvernement, sir Richard Cartwright, dire ...

L'hon. M. PATERSON: Ce n'est pas moi.

M. BLAIN: .... que la protection est presque un vol de grand chemin et que son parti, en arrivant au pouvoir, l'abolirait.

M. LANCASTER: Il fait encore parti du Gouvernement.

L'hon. M. FIELDING: Et le reproche que nous fait mon honorable ami (M. Blain) c'est d'avoir aboli trop de droits.

M. BLAIN: Je veux que l'honorable ministre me comprenne bien. En ce moment j'établis un contraste entre l'attitude de l'honorable ministre des Douanes, quand il était dans l'opposition et son attitude présente.

L'hon. M. PATERSON: Je ne me rappelle pas avoir prononcé les paroles que me prête l'honorable député.

M. BLAIN: Naturellement. Mon honorable ami ne se rappelle pas non plus avoir combattu l'ancien Gouvernement en disant qu'il était inutile de nommer une commis-

sion pour parcourir le pays et se renseigner sur les conditions de l'industrie.

L'hon. M. PATERSON: Non, je ne me le rappelle pas.

M. BLAIN: Il y a à peine un an ou deux j'ai cité, ici même, les propres paroles du ministre et s'il y tient, je les citerai encore une fois avant la fin de la présente session. Il blâmait le gouvernement conservateur d'avoir nommé une commission chargée de parcourir le pays et de s'enquérir des conditions du commerce et de l'industrie, mais quelques années plus tard, il faisait lui-même partie d'une commission exactement semblable.

M. LENNOX: Mais dans son rapport, cette commission n'a pas tenu compte des dépositions qu'elle avait recueillies.

M. BLAIN: Le Gouvernement est toujours prêt à recueillir des dépositions, à recevoir des députations, à flatter les cultivateurs; mais quand une députation de cultivateurs vient, comme l'autre jour, lui demander de modifier le tarif sur le lard, qui permet l'introduction au Canada de plusieurs millions de livres de lard américain, au détriment de l'industrie canadienne; quant cette députation demande, non pas un droit égal au droit américain, mais seulement de 4 cents par livre, tandis que le tarif des Etats-Unis est de 5 cents, bien que nous ayons une population de six millions et demi, contre 85 millions d'Américains, le Gouvernement reste sourd à ces appels et refuse de modifier le tarif actuel qui est de 2 cents par livre, en dépit des intérêts des cultivateurs dans cette affaire.

Je n'ai pas l'intention de soulever les cultivateurs contre les industriels, car on ne peut pas protéger les uns sans protéger les autres; mais je dis qu'il est dans l'intérêt des cultivateurs, surtout ceux qui produisent des articles comme les fraises, les pommes de terre, le céleri, etc., que notre tarif soit au moins égal à celui des Etats-Unis pour protéger ces cultivateurs contre la concurrence que leur font l'excédent de production que les états du sud déversent de temps à autre dans ce pays.

On a souvent dit qu'avec un tarif qui protégerait les industriels, il se formerait des coalitions pour relever les prix et forcer les consommateurs à payer des prix exorbitants.

Je n'ai aucune sympathie pour les coalitions; je considère que lorsque des industriels s'entendent pour relever les prix, le Gouvernement devrait intervenir et abolir les droits, si c'est nécessaire, jusqu'à ce que ces industriels soient disposés à traiter les consommateurs avec justice. Mais il n'y a pas de coalitions à redouter entre les cultivateurs—je suis convaincu que tout le monde est de cet avis. S'il existe vingt fabriques fabriquant le même article, il est facile de former une coalition et de s'entendre sur le prix; mais avec plusieurs millions de cultivateurs qui produisent les articles dont nous avons besoin, il n'y a aucune coalition à redouter.

Le Gouvernement pourrait, par conséquent, leur accorder une certaine protection, puisque ces cultivateurs, qui sont des contribuables, sont aussi intéressés au développement du pays, que toute autre classe de la société et ont droit au même traitement, tant que la protection existera au Canada.

Je demande tout particulièrement à l'honorable ministre des Finances de reviser le tarif. Nous lui avons signalé la nécessité de cette revision quand nos revenus étaient abondants. J'ai moi-même proposé une ou deux résolutions dans l'intérêt de l'industrie maraîchère et je faisais remarquer que c'est surtout dans les années de prospérité que le Gouvernement doit modifier le tarif dans l'intérêt de la classe agricole. Mais l'honorable ministre des Finances était alors trop occupé à calculer ses excédents et aujourd'hui il se trouve en présence d'un déficit. Il n'a pas su profiter des occasions qui se sont présentées.

Depuis l'avènement de son parti au pouvoir, il a accumulé des excédents de recettes jusqu'à concurrence de $75,000,000. C'était alors le temps de montrer un peu plus de sollicitude pour la classe agricole. L'opposition a prié et supplié le ministre des Finances mais il est resté sourd à tous les raisonnements et nous sommes encore dans la nécessité de lui rappeler que certaines industries qui intéressent surtout les cultivateurs, comme la laine, le lard, la culture maraîchère, demandant plus de protection. Je suis de ceux qui croient que le consommateur n'aura pas à souffrir d'une protection plus accentuée.

Je ne crois pas qu'on puisse trouver dans tout le pays un seul cultivateur disposé à admettre que le tarif américain doive être double du tarif canadien. Notre population demande à être traitée avec justice.

Il y a eu un temps ou certains produits agricoles, comme l'orge, trouvaient un marché aux Etats-Unis et nos cultivateurs en profitaient. Quand le tarif McKinley imposa un droit de 30 cents par boisseau sur l'orge, quelques cultivateurs crurent qu'ils seraient ruinés. Cependant nous avons continué à récolter de l'orge et au lieu de l'expédier aux Etats-Unis, nous la consommons sur nos fermes, à l'engraissement des bestiaux.

Il y a quelques années, l'honorable député de Toronto (M. Brock) prédisait au ministre des Finances que si rien n'était fait pour l'industrie lainière, des millions de dollars seraient perdus. Les partisans du ministère et les journaux ministériels répondaient que si cette industrie n'était pas prospère, c'était que son outillage était arriéré et démodé, et ne pouvait pas soutenir la concurrence avec l'outillage perfectionné

des usines américaines et anglaises. Or, l'honorable député de Lambton (M. Thoburn) qui est un homme du métier, nous a expliqué cet après-midi que l'outillage des fabriques canadiennes est tout aussi perfectionné que celui des fabriques des Etats-Unis et de l'Angleterre.

Il doit nécessairement en être ainsi puisque toutes les machineries installées dans nos fabriques de lainages sont importées de l'Angleterre et des Etats-Unis. D'ailleurs ceux qui engagent leurs capitaux dans cette industrie ne voudraient pas d'un outillage démodé. Voilà donc un argument dont on entendra plus parler.

L'honorable député de Lambton (M. Thoburn) a aussi fait observer que le prix de la main-d'œuvre au Canada est de beaucoup plus élevé qu'en Angleterre. Le Canada a tout intérêt à ce que les ouvriers de ses manufactures reçoivent des salaires appropriés. Il y va de l'intérêt de tous. Ces salaires permettent aux ouvriers d'acheter plus de produits des cultivateurs, de les payer un meilleur prix, et il en est de même pour tout ce qu'ils consomment.

Par conséquent, j'espère que l'honorable ministre des Finances, consentira au dernier moment, à faire quelque chose pour l'industrie lainière, de manière à ce que le produit brut donne plus de profits aux cultivateurs, que les salaires soient payés aux ouvriers canadiens et que nous n'importions pas de marchandises que nous pouvons fabriquer dans le pays.

Je ne répéterai pas ce qui a été si bien dit par ceux qui m'ont précédé et je ne veux pas encombrer de chiffres les colonnes des "Débats", mais je répète que le Gouvernement, n'aura pas à se féliciter d'avoir négligé les intérêts de la classe agricole.

Nos cultivateurs sont devenus fabricants: et en cherchant à établir une distinction entre les intérêts des cultivateurs et ceux des fabricants, le Gouvernement constatera que nos cultivateurs se rendent compte qu'en protégeant les fabricants on les protège eux-mêmes, qu'au Canada il ne saurait être question d'Est ou d'Ouest, que l'on doit fabriquer en notre pays et tirer des fermes canadiennes tout ce dont nous avons besoin; qu'il importe d'assurer la prospérité du Canada au moyen de droits de douane permettant aux cultivateurs de récolter sur leurs terres ce qui se consomme au Canada et mettant les industriels à même de fournir tout ce qui est susceptible d'être fabriqué dans les limites de notre territoire et, par là, de payer des salaires aux ouvriers canadiens, de garder l'argent dans le pays.

M. W. O. SEALEY: Je veux appeler l'attention sur une motion inscrite depuis quelque temps en mon nom et que, pour des raisons diverses, le règlement ne nous a pas encore permis de mettre à l'étude. Cette motion, que je devais proposer avec l'appui de mon honorable collègue du comté de Québec (M. Turcotte), est ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis que, en autant que le tarif canadien, d'une manière incidente ou autrement, offre un degré considérable de protection aux manufacturiers, il serait équitable et convenable d'accorder, par notre tarif, une certaine mesure de protection aux cultivateurs canadiens et aux éleveurs de bétail, sur les porcs, les produits de l'abatage des porcs, les végétaux du potager et sur tels autres articles qu'il peut paraître possible de protéger ainsi, de manière à procurer des avantages à l'agriculture et sans causer de tort au consommateur canadien.

Peu importe que l'on soit libre-échangiste, partisan d'un tarif pour les seules fins du revenu, ou disciple de l'école protectionniste, puisque d'ici à quatre ou cinq ans le Canada devra s'en tenir à un tarif pour les fins du revenu. Que ce tarif soit entièrement de notre goût ou non, il semble que notre devoir soit d'unir nos efforts pour que le Canada en tire le meilleur parti possible.

Et comme nos intérêts agricoles au Canada sont de beaucoup les plus importants, pour l'individu, il ne semblerait que juste que l'on appliquât le tarif fiscal à la protection du marché national pour les p oduits agricoles du pays, sur une aussi grande échelle que pour les produits industriels ou autres, sans que l'on demandât de faveurs spéciales, mais à simple titre d'équité. Et, si nous nous entendons à ce sujet, la seule raison pour laquelle nous n'avons pas eu justice, est parce que, en notre qualité de cultivateurs, nous ne l'avons demandée avec entente et persistance. De plus, sans vouloir me plaindre, ni m'immiscer dans aucune autre branche d'industrie, on me permettra de démontrer la situation telle qu'elle me paraît, au point de vue agricole, autant qu'elle se rapporte à l'industrie du porc, question qui a été traitée cet après-midi. Pendant les années qui précédèrent immédiatement 1907, alors que l'abondance régnait aux Etats-Unis et encore plus au Canada, nous n'étions guère incommodés par l'excédent de production des Etats-Unis parce que les Américains trouvaient chez eux un marché assez avantageux et ne s'occupaient pas autant de trouver des débouchés où déverser leur excédent de production. Pendant ces années-là, le porc sur pied se vendait au Canada à peu près sept cents en moyenne, ce qui faisait de l'élevage du porc une branche rémunératrice de l'industrie agricole. A cette époque-là, la production suffisait aux besoins du Canada, nous avions même un fort excédent à exporter en Angleterre.

Quand survint la crise financière qui se fit sentir par tout l'univers, mais dont les effets furent cependant moins graves au Canada qu'ailleurs, les fermiers des Etats-Unis, les paqueurs et les spéculateurs en général cherchèrent quelque débouché où

déverser leur excédent de production, et c'est à la faveur des droits très bas qui frappent le porc importé au Canada qu'ils purent mettre leurs produits en vente sur le marché canadien à un prix légèrement réduit, mais qui l'était assez pour que les paqueurs et les spéculateurs canadiens trouvassent avantage à les acheter. C'est vers le même temps que furent dévoilés à Chicago les faits révoltants que l'on sait et qui dégoûtèrent la Grande-Bretagne des produits américains. Il s'ensuivit un nouvel excédent de production de lard aux Etats-Unis. Toute la viande de porc entrant en Grande-Bretagne fut assujétie à une inspection rigoureuse; on en écarta des millions de livres non seulement parce que les animaux étaient malades, mais aussi à cause de la qualité inférieure de la viande, qui provenait du Canada aussi blen que des Etats-Unis. Cette circonstance eut pour effet, au Canada, d'abaisser à cinq cents le prix du porc sur pied. On pourrait supposer que cet abaissement fut de nature à soulager quelque peu le consommateur, mais il se trouve que depuis que le prix du porc sur pied est descendu de sept cents à cinq, le consommateur paie cette viande au moins deux cents de plus.

Ainsi, le tarif actuel semble fournir aux paqueurs et aux spéculateurs en général, l'occasion d'arranger leurs combinaisons de façon à s'en faire une arme à deux tranchants; il les met en mesure d'acheter à meilleur compte du producteur et de vendre plus cher au consommateur. C'est un état de choses qu'on ne devrait pas tolérer et qui n'existerait pas, je crois, si le droit était un peu plus élevé, si on le portait à quatre cents par livre, par exemple. Le droit de deux cents est très suffisant tant que les Etats-Unis jouissent d'une ère de prospérité et ne sont pas obligés de chercher un débouché à leur excédent de production. Mais on sait qu'aux Etats-Unis, il y a, à New-York, Wall Street et, à Chicago, la halle aux blés; on sait que sur ces deux places, certain élément tient le haut du pavé pendant vingt-cinq jours chaque mois, mais que le seul autre jour qui reste, c'est un autre élément qui commande en maître et abaisse le prix du porc de deux, trois ou quatre cents la livre. Ce jour-là, les paqueurs canadiens, qui ont des représentants sur la place, achètent en assez grande quantité pour attendre la prochaine aubaine, car ils trouvent leur profit à importer ainsi la viande de porc et à acquitter le droit de deux cents. Si le droit était porté à quatre cents, cela ne se pratiquerait plus et le Canada y gagnerait énormément.

On dira peut-être que les producteurs et les cultivateurs canadiens ne peuvent pas suffire aux besoins de la consommation et alimenter l'exportation; or, pendant chacune des années de 1904 et 1905, nous avons exporté pour $12,000,000 ou $15,000,000 de viande de porc en Grande-Bretagne, tandis que nous n'en avons importé que pour environ $500,000. Depuis, l'importation s'est accrue sans cesse, et au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1908, nous avons importé pour deux millions huit cent et quelques mille dollars, presque pour trois millions de viande de porc, tandis que les tableaux du commerce indiquent que nos exportations, de $15,000,000 qu'elles étaient, se sont abaissées presque à $10,000,000. Les rapports de la douane font voir que les importations augmentent sans cesse et que pendant six mois, de juin à décembre derniers, elles se sont chiffrées à environ un million sept cent soixante-dix mille dollars; si l'augmentation se maintient dans la même proportion, le chiffre de nos importations sera d'environ $3,500,000 à la fin de l'année.

Selon moi, pour fournir au marché canadien la viande de porc de toute qualité que nous importons actuellement, il faudrait le produit d'à peu près un million de porcs de plus. Si le Canada pouvait se procurer cette quantité de porcs à un prix un peu plus élevé, le consommateur ne paierait pas un sou de plus. Ainsi, il y a trois mois, le porc sur pied se vendait au Canada cinq cents la livre. Aujourd'hui, il se vend huit cents, mais je n'hésite pas à affirmer qu'il ne se détaille pas à un prix plus élevé pour cela; au contraire, les prix affichés dans les étalages indiquent que le consommateur le paie plutôt moins cher. S'il s'abattait un million de porcs de plus au Canada, on aurait les viandes de qualité supérieure qui s'importent actuellement et, en outre, une très grande quantité de viandes de moindre prix qui ne peuvent ni se saler ni s'exporter et qui devraient se vendre au pays.

A l'heure présente, les paqueurs obtiennent à peine des porcs qu'ils abattent assez de viande de moindre valeur pour suffire aux demandes des consommateurs; c'est ce qui leur permet de la vendre au prix qu'il leur plaît, soit deux ou trois cents de plus que ce qu'on en demande aux Etats-Unis. S'il s'élevait et s'abattait au Canada un million de porcs de plus, on aurait la viande de moindre valeur—non de qualité inférieure—qui ne peut être ni salée ni exportée, et qu'il faudrait vendre dans le pays. De cette façon, le marché indigène accuserait un excédent plutôt qu'un manque d'alimentation. Au lieu de se syndiquer pour provoquer la hausse des prix, les paqueurs s'efforceraient de se débarrasser de cette viande et partant la vendraient moins cher aux consommateurs canadiens.

A vrai dire, le prix que l'on fait payer aux consommateurs est hors de proportion avec celui que les cultivateurs obtiennent de l'animal sur pied. Depuis deux ans, j'ai pu observer la situation des marchés de Buffalo et d'Hamilton, et j'ai remarqué

que le transport sur une distance à peu près égale coûte en moyenne à Buffalo un demi-cent de plus qu'à Hamilton. D'après les bulletins du prix courant publiés par le ministère de l'Agriculture, cet état de choses serait assez général. Si l'on doute de ma parole, j'ai des données pour prouver ce que j'avance.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député aurait-il l'obligeance de dire où il a puisé ses données?

M. SEALEY: A la division du prix courant du ministère de l'Agriculture.

M. J. A. CURRIE: Du gouvernement canadien?

M. SEALEY: Oui. Les bulletins que publie ce département font voir que bien que la matière première se vende plus cher aux Etats-Unis qu'au Canada, les marchands de gros américains vendent la viande en moyenne deux cents meilleur marché que ceux du Canada et que les consommateurs la paient trois cents de moins qu'en notre pays. Ceci démontre que le paqueur canadien—peut-être n'est-il pas capable de faire son commerce aux mêmes conditions—se fait payer deux ou trois cents de plus que le paqueur américain. A mes yeux, le paqueur canadien vaut celui des Etats-Unis et, étant donnée une même proportion entre le prix d'achat et le prix de vente, je le crois tout aussi capable que celui-ci de conduire ses affaires de façon aussi satisfaisante et aussi rémunératrice. Je n'ai pas l'intention de dire le moindre mal des paqueurs, mais vraiment, je considère que ce qu'ils font payer aux consommateurs est absolument hors de proportion avec ce qu'ils paient aux producteurs qui me paraissent avoir droit à une plus juste rémunération.

M. LENNOX: Plus le tarif est élevé, moins on paie cher.

M. SEALEY: On prétendra peut-être que le prix courant des Etats-Unis et les droits que nous prélevons sur les importations américaines ne sauraient influer aucunement sur le prix des porcs ou du lard, parce que, nos exportations étant beaucoup plus considérables que nos importations, c'est notre prix d'exportation qui doit prévaloir ou le prix courant de la place de Liverpool, ou de la Grande-Bretagne en général. Mais les bulletins dont je parlais tantôt établissent qu'à Liverpool le marchand de gros paie deux ou trois cents de moins qu'au Canada où les marchands de gros paient le porc deux cents de plus qu'aux Etats-Unis.

Aujourd'hui la situation est telle que, si les prix actuels se maintiennent, je pourrais vendre auprès d'une salaison, tout en réalisant un bénéfice, du lard expédié, en port payé, des environs à Montréal ou à Québec, puis à Liverpool, que j'achèterais là-bas au cours du marché et dont je paierais le transport jusqu'à Ottawa. C'est un état de choses qui ne devrait pas exister et, s'il persiste, il est regrettable que le cultivateur, le producteur véritable, n'obtienne pas sa part légitime de la différence des prix.

La population de l'Ouest craint qu'un relèvement du tarif lui nuise gravement et influe sur le prix des vivres. A mon avis, il n'aurait pas cet effet. A l'heure qu'il est, l'Ouest a produit de grandes quantités de lard et, avant peu, il produira tout ce dont il a besoin. A vrai dire, je crois que cela existe déjà et que les habitants de l'Ouest auront sous peu du lard à exporter.

Voici une autre raison qui me fait croire que nous pouvons produire plus que nous n'avons besoin et avoir des quantités considérables à exporter: au cours des années 1904 et 1905 et pendant quelque temps auparavant, nous avons lutté pour établir notre réputation sur le marché anglais et, grâce à cette réputation, obtenir des prix plus rémunéraeurs. En Angleterre, le lard danois passe pour le meilleur et se vend plus cher. Il rapporte environ quatre cents de plus que le lard américain, et le lard irlandais se vend presque le même prix.

Avant 1897, notre lard canadien s'était amélioré sous le rapport de la qualité et de la saveur à tel point qu'il se vendait environ trois cents plus cher que le lard des Etats-Unis. Depuis, il s'est importé au Canada de grandes quantités de lard américain et, autant qu'on peut le constater, il s'en est exporté beaucoup dans l'espérance, qui s'est parfois réalisée, d'obtenir trois cents de plus par livre, prix du lard canadien. Les Américains paient un droit de deux cents à la frontière canadienne, plus le coût du transport, obtiennent trois cents de plus et augmentent leur bénéfice de 1 cent. Cet état de choses a prévalu pendant quelque temps. On a offert en vente en Angleterre, tant de lard américain de qualité inférieure, provenant de cochons engraissés au maïs, que les Anglais se sont dégoûtés du lard canadien à tel point qu'aujourd'hui celui-ci ne vaut guère plus que le lard américain, et vaut quelquefois moins. Pour avoir admis au Canada le lard des Etats-Unis, nous avons perdu la bonne réputation que nous avions acquise et dont nous avions joui pendant plusieurs années, et je suis d'avis que la population de l'Ouest devrait s'unir à nous pour conserver la réputation enviable dont ses produits jouissent à l'heure qu'il est. L'Ouest produit de grandes quantités de lard provenant de porcs engraissés au froment. Ces porcs donnent les meilleurs jambons et bacons qui valent ceux que nous obtenions des porcs que

nous nourrissions de pois et qui nous ont valu une si bonne réputation, et qui valent peut-être un peu mieux. Si la population de l'Ouest ne prend pas les moyens de protéger la réputation que ses produits acquièrent, elle subira peut-être le même sort que les habitants de la province d'Ontario.

Depuis un an, à en juger par les tableaux du commerce et de la navigation, bien que nous ayons importé près de $3,000,000 de viandes de porc, nous n'en avons exporté qu'environ $5,000. Le prix moyen des jambons et bacons importés a été d'à peu près dix cents tandis que le prix moyen du lard de table a été de sept cents et trois quarts, et les prix du bétail ont été de deux cents de plus, en ajoutant peut-être une fraction. Les $5,000 de viandes de porc exportées du Canada aux Etats-Unis ont été évaluées à environ 17 cents par livre. Autant que j'ai pu le constater ces exportations consistaient en jambons préparés dernièrement à Edmonton avec des porcs nourris au froment, et je suppose que les jambons se sont vendus 17 cents par livre et, si l'on ajoute 5 cents de droit pour les exporter à Chicago, ils reviennent à 22 cents, par livre. En ajoutant 1 cent par livre pour le transport et 2 cents pour le bénéfice du commerçant, on obtient 25 cents. Ces jambons se vendent à ceux qui peuvent payer 25 cents par livre, de préférence aux produits américains qu'ils peuvent se procurer à 15 cents par livre. Je considère que c'est là une preuve que la réputation de notre lard de l'Ouest mérite d'être sauvegardée, et lorsque, avant peu, nos concitoyens de l'Ouest produiront tout le lard dont ils auront besoin, on pourra dire à bon droit qu'ils ne souffriront pas d'un relèvement du tarif. S'ils peuvent venir en aide à leurs compatriotes d'Ontario, sans se nuire à eux-mêmes, ils seront bien aises de le faire, j'en suis certain.

M. OWEN: Dites-vous que l'expérience vous a appris que le relèvement du droit a causé le renchérissement de l'article imposé ?

M. SEALY: Il n'y a pas eu de relèvement du droit sur le lard, mais je puis dire que la diminution de 7 à 5 cents du prix des cochons vivants n'a pas fait baisser le prix de vente au consommateur ; au contraire, les cours du marché indiquent que le lard a renchéri pendant ce laps de temps.

De plus, pendant le dernier trimestre, lorsque le prix à monté de 5 à 8 cents, le prix de vente au consommateur n'a pas augmenté. A en juger par ces résultats, il semble que le consommateur ne paierait pas l'article plus cher, si le droit était de 4 cents ou bien de 2 cents. Je ne dis pas qu'un relèvement du droit aurait le même effet a l'égard de tous les articles, mais, je soutiens qu'en tenant compte des parties de qualité inférieure qui seraient disponibles pour la consommation locale, si nos saleurs abattaient un million de cochons de plus, par année, l'approvisionnement excédant les besoins, il s'ensuivrait une concurrence qui ferait baisser le prix de vente au consommateur. Je puis me tromper; cependant, je suis fermement persuadé que nous obtiendrions ce résultat.

Les chiffres que j'ai sous les yeux indiquent que, l'an dernier, 1,100,000 cochons ont été abattus (abstraction faite des rapports concernant Montréal et quelques autres endroits); l'abattage d'un autre million de cochons doublerait le chiffre d'affaires de nos saleurs. Cela étant, je suis certain que le consommateur paierait moins cher qu'aujourd'hui. Les saleurs et les producteurs n'ont aucun motif de querelle, si ce n'est que ces derniers comprennent que, dans les circonstances actuelles, les saleurs peuvent faire en sorte de garder tout le bénéfice pour eux et que, lorsqu'ils le peuvent, ils font baisser les prix de manière à ce que les producteurs ne puissent plus gagner leur vie.

Les uns diront peut-être que, sous le nouveau régime, les cultivateurs qui achètent du saindoux, un produit secondaire, seraient exposés à le payer deux cents de plus, par livre. Je ne le crois pas, mais même si cela était, un cochon de 200 livres, poids moyen, donnant environ 15 livres de saindoux, le cultivateur qui achèterait tout ce saindoux n'aurait que 30 cents de plus à payer; tandis qu'en vendant le cochon au saleur ce que font la plupart des cultivateurs, à raison de 2 cents de plus, par livre, il ferait un gain de $4, ce qui serait une opération très profitable pour lui.

Dans l'intérêt des autorités, je fais une proposition formelle relativement à l'industrie des salaisons; je leur demande d'augmenter de deux cents le droit sur le lard. J'espère que, dans leur sagesse, elles trouveront un moyen d'opérer ce relèvement.

La discussion sur l'industrie lainière m'a vivement intéressé et j'ai remarqué que le représentant de Simcoe (M. Lennox), qui parlait en sa qualité de cultivateur, semblait surtout désirer obtenir pour le fabricant un relèvement du droit équivalant à tant par verge sur les tissus et à tant par livre sur le fil de laine. Je ne l'ai pas entendu dire ce qu'il ferait à l'égard du droit sur la laine. Puis, mon collègue (M. Thoburn), qui déclarait vouloir améliorer le sort du cultivateur, croyait que le meilleur moyen de parvenir à ce résultat était d'accorder plus de protection aux produits manufacturés. Il défendait les fabricants, tout en prétendant servir les intérêts des cultivateurs. Les autres ont fait à peu près le même raisonnement; mais, s'ils épousaient la cause des cultivateurs, ils auraient dû se prononcer plus clairement.

Actuellement, le tarif de faveur impose un droit de 2 cents sur la laine; le tarif moyen un droit de 2½ cents, et le tarif maximum, un droit de 3 cents. Je suis d'avis

qu'on devrait porter le droit de 2 à 4 cents, de 2½ cents à 5 cents, et de 3 à 6 cents, afin de procurer un avantage au cultivateur. C'est ce droit qui bénéficierait à la classe agricole; quant au fabricant, je suis certain qu'il veillera à ses propres intérêts. C'est là une proposition claire qui est de nature à profiter aux cultivateurs.

M. LENNOX: Pourquoi n'élevez-vous pas le droit davantage?

M. SEALEY: Elevez-le davantage, s'il est nécessaire pour assurer le bien-être du cultivateur.

M. HERRON: Nous vous accueillerons dans les rangs de notre parti.

M. SEALEY: Mon collègue fait observer que je serai bientôt digne d'entrer dans les rangs de son parti; mais, si je me rappelle bien les événements qui se sont passés sous le régime de la protection, tandis que les conservateurs parlaient de protéger les cultivateurs, leur tarif ne conférait de faveurs qu'aux fabricants.

M. BLAIN: Le droit actuel sur le lard a été imposé par le parti conservateur.

L'hon. M. FIELDING: Pourquoi donc nous le reprochez-vous?

M. SEALY: Le parti libéral a revisé le tarif et diminué les droits douaniers dont étaient frappés plusieurs des articles de première nécessité dont les cultivateurs se servent; néanmoins, je déclare que le ministère libéral n'a probablement pas accordé assez de protection aux cultivateurs. A mon avis, aucun des deux partis politiques n'a donné aux cultivateurs autant que ceux-ci devaient avoir et, bien que mes amis, les libéraux, aient mieux agi que les autres, je désire qu'ils aillent encore plus loin.

La culture maraîchère est une industrie dont l'importance s'accroît, et je pense qu'un relèvement du tarif sur certains légumes favoriserait le producteur sans incommoder gravement le consommateur. Prenons, par exemple, les fraises qui sont frappées d'un droit de 2 cents par boîte. On voit que ce droit équivaut à 40 p. 100 du prix lorsque les fraises se vendent 5 cents la boîte. Eh bien, à ce taux-là, le tarif serait excellent. Mais, à ce moment-là, il ne s'importe pas de fraises et c'est la concurrence entre les producteurs du pays qui fait ainsi baisser les prix. Lorsque le tarif s'applique, les fraises se vendent de 25 cents à $1.00, la boîte. Deux cents sur des fraises qui coûtent $1 la boîte représentent un droit de 2 p. 100; sur des fraises à 50 cents la boîte, un droit de 4 p. 100 et sur des fraises à 25 cents la boîte, un droit de 8 p. 100. Si un tarif de 40 p. 100 est justifiable lorsque la masse des consommateurs achètent des fraises, je me demande comment nous pouvons justifier l'imposition d'un droit de 2, 4 ou 8 p. 100, lorsque ces fraises importées sont des articles de luxe plutôt que des objets nécessaires. Si notre tarif doit surtout frapper les articles de luxe, pourrait-il s'appliquer à plus juste titre à un autre article qu'à celui-là?

On pourrait avancer qu'un droit de 40 p. 100 ou de 25 p. 100 sur le prix le plus élevé des fraises, aurait pour résultat d'en empêcher l'importation et conséquemment de nous priver d'un revenu de ce chef. La minime taxe de deux centins par boîte ne forme point un bien gros revenu, mais un tarif plus élevé produirait l'un des deux résultats suivants: ou il augmenterait le revenu, ou il obligerait ceux qui tiennent à ce luxe à attendre l'époque où nos fraises canadiennes seront mises sur le marché. De plus un droit de 240 p. 100 permettrait à nos producteurs de réaliser un bénéfice appréciable, tandis qu'il ne font pas de profit à cinq cents la boîte. Les mêmes arguments s'appliquent aux choux, aux melons et autres fruits ou légumes. Les droits sur les choux sont de 30 p. 100, et à certaines époques de l'année, quand les états du sud produisent des choux hâtifs en grande quantité, on en importe en Canada. Mais nous souffrons sérieusement de cette importation de choux lorsque vers la fin de leur récolte ils nous les expédient à pleins wagons, à $6.00 la tonne; en y ajoutant le droit de douane de 30 p. 100, ce qui fait $1.80 par tonne, ces choux reviennent à $7.80 la tonne. Le poids moyen d'un chou étant environ de 5 livres, cela donne environ 400 choux à la tonne. A 400 choux pour $8.00, cela fait 2 cents la pièce. eLs choux que l'on importe à cette saison sont de qualité très inférieure, mais cela permet aux marchands de dire qu'ils peuvent acheter les choux à ce prix, et que, si le producteur local ne leur en fournit pas de qualité supérieure au même prix, ils en importeront des Etats-Unis. Avec un droit de 3 cents par tête de chou, je ne pense pas que le consommateur ordinaire ait à payer un prix plus élevé, tandis que ce droit assurerait au producteur un marché avantageux lorsque ses produits seraient prêts. Je crois que la revision du tarif sur ce point favoriserait le producteur sans nuire en quoi que ce soit au consommateur. Le récent traité commercial avec la France est une autre raison pour laquelle on devrait tenir compte davantage des intérêts des agriculteurs dans la revision du tarif. Bien que je considère ce traité dans son ensemble comme extrêmement avantageux pour le Canada, il s'y trouve cependant une concession faite en faveur des vins français, et nos propriétaires de vignobles se plaigneut à tort ou à raison, que cela leur nuit sérieusement. Ils prétendent que leurs intérêts ont été sacrifiés. Je ne saurais affirmer que tel sera le résultat, mais c'est ce dont ils semblent convaincus. Il existe encore d'autres raisons

en faveur des intérêts de l'agriculture dans la revision du tarif. Je crois que nos manufacturiers et nos ouvriers paieraient volontiers un peu plus cher, de temps en temps, les produits de l'agriculture. Aujourd'hui, l'ouvrier des villes qui n'a aucun capital investi et qui est constamment employé peut, avec le salaire raisonnable qu'il reçoit, élever sa famille et la faire instruire beaucoup plus facilement que ne peut le faire son cousin de la campagne.

L'avantage spécial de l'agriculteur, c'est qu'il est toujours indépendant et n'est jamais exposé à mourir de faim, ce qui n'est pas toujours le cas pour l'ouvrier des villes. Mais, en général, je suis convaincu que nos manufacturiers et les consommateurs des villes verraient avec plaisir s'a méliorer le sort de nos cultivateurs. En parlant ainsi, je crois exprimer l'opinion de la grande majorité des cultivateurs du Canada et d'un grand nombre des représentants du Canada qui sont dans cette Chambre. A l'appui de cette résolution, je prends la liberté de lire une résolution adoptée, il y a un an, par l'Association des éleveurs de porcs: (The Swine Breeders Association.)

Attendu que la production du porc est actuellement une branche très importante de l'agriculture au Canada et que nous apprécions comme ils le méritent les efforts du Gouvernement pour reviser le tarif de manière à en favoriser le développement et l'amélioration dans le passé, efforts dont nous avons pu constater les résultats satisfaisants jusqu'à récemment ou sous le présent tarif une si grande quantité de porc a été importée des Etats-Unis au Canada que les éléveurs ont dû baisser tellement leurs prix que dans les conditions actuelles cette industrie ne leur permet plus de vivre; afin que l'on s'efforce de remédier à cet état de choses, il est par les présentes résolu à l'unanimité que les soussignés, membres de l'Association des éleveurs de porcs du Canada, prie l'honorable M. Fisher, ministre de l'Agriculture, d'ordonner que l'on fasse immédiatement une enquête sur la qualité du porc importé actuellement, sous quelque forme que ce soit, des Etats-Unis au Canada. Aussi que l'on s'assure de l'article du tarif sous lequel on le classe, ainsi que de l'exactitude des prix, du poids, etc., tels que stipulé pour les fins du tarif; que l'on s'enquière également des profits réalisés dans de telles transactions par les importateurs, afin que, si tout se trouve juste et régulier, nous puissions conclure que, en ce moment, le Canada est le marché ouvert à l'excès de production des Etats-Unis, et que, conséquemment, il y a lieu d'appliquer l'article du tarif concernant l'importation du surplus des marchandises étrangères inscrites à la douane à un prix inférieur à leur valeur commerciale réelle. Dans le cas contraire, le tarif devrait être élevé, car bien que nous soyons tous en faveur d'un tarif modéré, nous sommes d'opinion que, dans tous les cas, les taux du tarif devraient être établis de manière à régulariser le commerce d'une industrie si importante et si propre à encourager la production en ce pays, car, avec les prix que reçoivent les marchands en Angleterre et ceux que paient les consommateurs au Canada, le producteur devrait recevoir plus qu'il ne reçoit pour ses animaux sur pieds.

Bien que nous hésitions à nous adresser à votre ministère à ce sujet, nous nous y voyons forcés par les circonstances actuelles qui démontrent que la production du porc a diminué en ce pays de 50 p. 100 en six mois, uniquement par suite des prix peu élevés et d'une injuste concurrence, tandis que, avec une protection suffisante, le pays pourrait doubler la production d'il y a six mois, au lieu de n'en plus fournir que la moitié.

En parlant ainsi, en notre qualité d'agriculteurs, au courant de ce qui touche à l'agriculture en ce pays, nous sommes convaincus d'exprimer l'opinion d'au moins 95 p. 100 des cultivateurs du Canada, sinon de tous; et, si vous le désirez, il nous sera facile de vous en donner l'assurance par une pétition signée par presque tous les cultivateurs du Dominion.

Les marchands en gros peuvent s'approvisionner aux Etats-Unis à bon marché et attendre que les conditions soient redevenues favorables pour renouveler leurs approvisionnements. Le fait que les Etats-Unis peuvent produire le maïs à bien meilleur marché que nous, les met en état de marcher de pair avec nous après avoir payé les deux cents de droits.

Puisque nous sommes sur ce sujet, nous croyons devoir attirer votre attention sur l'excellente réputation du porc canadien en Angleterre et sur l'importance qu'il y a à conserver cette réputation et à prendre des mesures pour empêcher que les profits qui en résultent, au lieu de venir directement au producteur canadien, ne soient, par le fait de marchands qui se fournissent également au Canada et aux Etats-Unis, dirigés, en partie du moins, vers les Etats-Unis. En effet, ces marchands pourraient facilement substituer les produits des Etats-Unis à ceux du Canada, si une marque spéciale bien déterminée n'attestait la provenance des produits canadiens que le consommateur anglais préfère tout aussi bien par sentiment patriotique que pour la qualité supérieure qu'il leur reconnaît, et ne l'empêchait d'être trompé par la substitution des produits des Etats-Unis.

Le ministre de l'Agriculture s'occupa sérieusement de la question, ordonna qu'une inspection minutieuse se fît aux frontières et réussit à améliorer considérablement l'état de choses signalées. Le ministre des Douanes veilla lui-même à ce que les prix d'entrée fussent vérifiés avec soin. Quand un article quelconque se vend avec profits l'employé ordinaire des douanes pense que le prix d'entrée importe peu; mais s'il s'agit d'appliquer l'article se rapportant au surplus des marchandises, il importe beaucoup que l'on s'assure du prix d'entrée. On peut établir que l'on importe du porc à un prix réduit par le fait qu'à certains ports où les gens ne connaissent point les prix du marché à Chicago et à Wall Street, on voit de petites quantités de porc importé à 10 centins ou un peu plus, tandis qu'on voit que la moyenne de l'année, à d'autres ports, n'est que 7¾ cents la livre. La raison

en est que l'on profite du jour où l'un des gros financiers cause une dépression dans les prix, et comme tout le monde peut acheter ces jours-là, il devient difficile d'appliquer l'article spécial concernant le surplus de la production. Si cette application est difficile, c'est une raison de plus pour augmenter les taux du tarif qui empêcherait d'acheter seulement les jours de dépression du marché et d'importer le porc à prix réduit. Le ministre des Finances a promis de prendre cette question en sérieuse considération, mais si les deux autres ministères ne réussissent pas à obtenir des résultats satisfaisants, je ne sais vraiment pas ce que pourra faire l'honorable ministre.

Cependant on a porté des plaintes et l'on connaît les faits; c'est pourquoi j'espère que l'honorable ministre de l'Agriculture verra à ce que le discours du budget tienne compte des intérêts des agriculteurs, spécialement en ce qui concerne le porc, les légumes, les fruits et autres denrées que l'on pourrait protéger davantage sans léser les intérêts du consommateur.

Quant aux marchands en gros, on pourrait croire, par ce que j'en ai dit, que je leur suis hostile, mais je vous assure, monsieur l'Orateur, que je ne leur souhaite que du bien, et si mes vues devaient être réalisées, je suis persuadé que le chiffre de leurs affaires serait doublé. Et s'ils réalisaient seulement un peu plus que la moitié de leurs profits actuels, sur un chiffre double d'affaires, ils y gagneraient encore à la fin de l'année.

M. J. A. CURRIE (Simcoe): N'est-il pas vrai que la moitié des magasins de salaisons ne sont ouverts que la moitié du temps à présent?

M. SEALEY: Je crois que cela est vrai, mais ils le seraient constamment s'ils avaient payé 6½ centins au lieu de réduire le prix à 5 centins, moins que le prix de production. Quand nos marchands de gros paient moins pour la matière première que ceux de Buffalo et demandent 2 centins de plus en gros et 3 centins au détail, il n'est pas étonnant que leurs magasins ne soient ouverts que la moitié du temps. Il vaudrait mieux pour eux payer des prix plus élevés e encourager nos cultivateurs à élever des porcs. En 1904 et 1905, alors que nous n'avions pas cette concurrence, nous produisions plus de porcs qu'il ne nous en fallait, tandis qu'aujourd'hui notre exportation a diminué de plusieurs millions et notre importation a augmenté de trois millions et demi de livres. Naturellement, les marchands de gros prétendent que cela est dû au fait que le porc n'est pas produit au Canada, mais permettez-moi de citer un rapport du " Farmers' Advocate ":

Quelques renseignements sur les abattoirs de porcs.

Comme résultat d'un procès légal intenté par les exécuteurs de la succession de MM. Wm Davies contre plusieurs parties intéressées, on a enregistré certaines dépositions à l'effet que la valeur des actions (actions de $100 au pair) dans le commerce de la compagnie William Davies, de Toronto, est de $300 à $400 par action, le dividende sur ces actions s'étant élevé de 15 p. 100 à 120 p. 100 par année.

Lorsque l'on a établi la valeur des actions, on a fourni au juge des preuves attestant que ces actions valaient $300, le 12 janvier 1907, et que J. W. Flavelle a payé $400 par action dans le courant de l'année dernière.

Le tableau suivant, qui indique les dividendes réalisés depuis treize ans sur les actions, a été aussi déposé:

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1893, 65 p. 100; 1894, 34 p. 100; 1895, 40 p. 100; 1896, 45 p. 100; 1897, 100 p. 100; 1898, 120 p. 100; 1899, 82 p. 100; 1900, 60 p. 100; 1901, 27½ p. 00; 1902, 27½ p. 100; 1903, 15 p. 100; 1904, 30 p. 100; 1905, 41 p. 100; 1906, 25 p. 100.

Il me semble que les propriétaires d'une industrie qui rapporte de si beaux dividendes n'ont pas raison de dire que le Canada ne produit pas leur matière première, et que leurs fabriques ne fonctionnent que la moitié du temps. De tels dividendes les justifient de payer plus cher. Mêmes leurs prix de vente les justifient de payer plus cher. S'ils payaient un prix raisonnable, compatible avec la situation que j'ai fait voir, il se produirait beaucoup plus de carcasses et de porcs sur pied au Canada. L'article en question continue en ces termes:

En fixant le capital à $750,000, c'est dire que les profits réalisés en 1903 ont été de $187,-500. Le capital engagé en 1898 était moins élevé, mais avec le même capital, les profits auraient été de $900,000.—Le " World ", de Toronto.

La Danis Packing Co. a abattu l'an dernier environ 260,000 porcs; et $900,000 représentent près de $4.00 par tête pour chaque porc.

On ne dira pas que je suis injuste envers les empaqueteurs de lard. J'ai donné leur version de la question aussi honnêtement que j'ai pu, telle que je l'entends, et telle qu'elle devrait leur être agréable. Voici maintenant une autre résolution que l'association des maraîchers de la péninsule de Niagara a adoptée récemment:

Nous, les membres de l'association des maraîchers d'Ontario réunis en convention, soumettons respectueusement que la protection accordée aux maraîchers du Canada est suffisante, mais tout ce que nous réclamons à présent est que justice égale nous soit accordée. Les Etats-Unis imposent un droit prohibitif sur certains de nos produits, tandis que notre marché est pratiquement libre. Nous prions donc avec instance le Parlement, qui est actuellement en session, d'imposer les mêmes droits sur les produits américains que le gou-

vernement des Etats-Unis impose sur les nôtres, et qu'une copie de la présente résolution soit adressée au très honorable sir Wilfrid Laurier et à M. R. L. Borden.

L'association d'Ontario écrit dans les termes suivants:

L'association des maraîchers d'Ontario demande l'imposition d'un droit spécifique sur les légumes au lieu d'un droit *ad valorem*. Ceci empêcherait notre marché de servir de dépotoir pour les produits de qualité inférieure, comme à présent. Nous conseillerions l'imposition sur les légumes de qualité moyenne importés, un droit spécifique égal à 30 p. 100 sur un prix de revient raisonnable, ce qui n'empêcherait pas l'importation des légumes lorsqu'ils deviennent rares, ou quand les maraîchers canadiens ne peuvent plus suffire à la demande, vu que les prix du marché étant élevés dans ces conditions, le droit spécifique serait relativement plus bas.

Un droit spécifique préviendrait l'encombrement de notre marché ou l'importation de légumes endommagés achetés à réduction, à une saison de l'année où nos propres maraîchers sont en état de fournir en abondance des légumes frais. En même temps, le consommateur canadien bénéficierait de l'importation d'une meilleure qualité de produits.

Nous désirons aussi appeler votre attention sur le fait qu'une grande partie des légumes importés de la Californie sont le produit du travail des Chinois, surtout le céleri, qui est virtuellement le produit exclusif de la main-d'œuvre coolie, ce qui affecte fortement le prix de revient de cet article au port de destination.

Le parlement du Canada ayant imposé, avec raison, croyons-nous, une taxe de $500 sur les Chinois qui entrent au Canada, afin de protéger la main-d'œuvre canadienne, il ne paraît pas juste que le produit de la main-d'œuvre coolie vienne en concurrence avec les produits maraîchers du Canada, et puisse, au moyen d'un droit *ad valorem* se soustraire à la protection que nos lois sont supposées nous accorder. Nous demandons l'imposition des droits suivants.

Les choux, 2 cents par tête.

Les oignons, 20 cents par boisseau de 50 livres.

Le céleri, 20 cents la douzaine.

THOS. DELWORTH,
Weston, Ont.

On dira peut-être que l'industrie maraîchère au Canada est peu considérable. C'est possible, surtout si on la compare à la grande industrie agricole, mais elle est une branche de celle-ci, et plus elle recevra d'encouragement, plus l'agriculture fleurira. Mais elle n'est pas une quantité aussi négligeable qu'elle paraît l'être au premier coup d'œil. Je regrette de ne pouvoir en ce moment donner le montant des capitaux engagés dans cette industrie, mais ils représentent la moitié environ des capitaux engagés dans toutes les manufactures du Canada; c'est un chiffre énorme, prodigieux, et vu son importance, et le nombre de personnes qui doivent en bénéficier sans nuire au consommateur, je demanderai au ministre des Finances de bien étudier cette question, et j'espère qu'il nous conférera cet avantage lorsqu'il prononcera son budget.

Il est possible que les fortes augmentations de droits douaniers soient une invitation à la formation des coalitions, mais j'ai la certitude que dans le présent cas, l'imposition d'un droit aurait l'effet contraire. Bien qu'on ait informé superficiellement sur la coalition de ces empaqueteurs, le succès n'a pas été jusqu'à obtenir la conviction des coupables, mais cependant, le succès a servi à les désorganiser, quand les substituts du procureur général et autres fonctionnaires se sont mis à fouiller leurs méthodes. Mais il faut une vigilance et une diligence continuelles pour empêcher que leurs méthodes ne soient encore plus dommageables à l'industrie des engraisseurs de porcs.

Nous avons clairement établi, je crois, que la théorie tendant à prouver que c'est le prix de l'exportation qui gouverne tout, ne s'applique pas à l'industrie du lard, car il est prouvé que trois mois passés, lorsque le prix du lard était légèrement plus élevé à Liverpool qu'ici, il se produisit une baisse au Canada et une hausse à Liverpool. Donc, je le répète, l'industrie agricole étant obligée de supporter jusqu'à un certain point le fardeau de l'impôt qui résulte de l'avantage accordé par voie du tarif ou d'une prime aux industries du fer et de l'acier, et l'industrie agricole représentant une si forte proportion de notre population, il me semble qu'elle mérite une attention toute particulière. Je sais qu'elle reçoit déjà cette attention spéciale, mais ce sont des résultats que nous voudrions, et nous les voulons immédiatement. J'espère que nous les aurons après-demain quand l'honorable ministre des Finances prononcera son discours sur le budget.

M. T. S. SPROULE (Grey-est): Ma seule raison en réclamant pendant quelques instants l'attention de la Chambre sur cette question, c'est l'importance qu'elle comporte, et la classe importante de notre population qu'elle affecte. Je ne parlerai qu'incidemment de l'industrie du lard, afin de suivre l'honorable député de Wentworth sur le terrain où il a placé la question, car il a abordé un sujet qui n'était pas projeté au commencement du débat, car il s'agissait seulement de la question des lainages. Mais je ne puis m'empêcher de féliciter l'honorable député (M. Sealey), parce qu'enfin, après 28 ans de prosélytisme, nous avons réussi à convertir un libre-échangiste outré en un protectionniste moderne orthodoxe.

M. SEALEY: Pour ce qui concerne l'agriculture seulement.

M. SPROULE: L'honorable député (M. Sealey) est un spécimen des protectionnistes que nous trouvons parmi les ministériels: ils sont protectionnistes quand il s'agit de leurs intérêts personnels, et libre-échangistes quand il s'agit des intérêts d'autrui.

Mais ce n'est pas logique, ce n'est pas convenable, ce n'est pas juste. Le principe de la protection est bon ou mauvais. S'il est bon, il doit être appliqué généralement; s'il est mauvais, il doit être rejeté du tout au tout. Ce principe ne peut être bon en ce qui concerne son application aux cultivateurs et mauvais quand il s'applique à l'industriel. Le principe est bon ou il est mauvais. Nous prétendons qu'il est conforme aux exigences économiques du Canada; c'est pourquoi nous en réclamons l'application et le maintien.

Je suis heureux d'avoir entendu l'honorable député (M. Sealey) repousser une théorie que l'honorable John Charlton a souvent prêchée dans cette assemblée. C'est lui qui a inventé l'argument, si souvent répété à la Chambre comme une preuve irréfutable, que la protection sur les produits agricoles ne peut augmenter le prix de ces produits pour le cultivateur, parce que nous produisons plus que nous ne consommons, et qu'en conséquence nous sommes forcés d'exporter, le prix d'exportation servant à déterminer le prix de toute la production. L'honorable député répudie ce soir cette théorie. Je partage son opinion, et la gauche s'est exprimée bien souvent dans le même sens. Ses amis ont soutenu cette erreur à mainte reprises à la Chambre et hors de la Chambre; c'est un argument fallacieux et faux, et je suis heureux de constater que l'honorable député en a enfin convenu.

Ma seule raison en prenant la parole sur cette question est son extrême importance pour les cultivateurs. On nous dit que les cultivateurs sont au nombre de 750,000 au Canada. S'ils représentent ce nombre directement, ils représentent indirectement cinq fois ce nombre, par conséquent, plus de 2,000,000 de personnes, et toute question qui affecte 2,000,000 de Canadiens doit être importante au point de vue national. L'occasion est belle de discuter la question de la laine et des troupeaux, qui concerne si fort les cultivateurs. Le ministre des Finances prononcera son budget dans quelques jours, et nous craignons que les vœux qui lui ont été exprimés tant par les protectionnistes que par les libre-échangistes ne l'ont pas convaincu qu'il est de son devoir d'accorder plus de protection douanière aux éleveurs de troupeaux et aux fabricants de lainage au Canada.

Nous avons produit, l'an dernier, 16,700,000 livres de laine, ce qui représente un fort montant d'argent pour les cultivateurs. La laine lavée a rapporté en moyenne, l'an dernier, 16 cents la livre, soit un million de piastres. Nous ignorons ce qu'ont rapporté en sus les moutons eux-mêmes, mais nous savons qu'il y a au Canada aujourd'hui plus de 2,750,000 moutons. A $5 par tête, ils représentent entre $12,000,000 et $15,000,000. Les cultivateurs en ont retiré, l'an dernier, $1,000,000 valant de laine, et probablement $2,000,000 valant de viande.

L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a fait voir clairement à la Chambre ce que représente pour le cultivateur l'élevage des troupeaux. Premièrement, l'élevage des moutons n'exige pas d'aptitudes spéciales; deuxièmement, les moutons requerrent peu de soins; troisièmement, ils broutent très tard, et se suffisent à eux-mêmes neuf mois sur douze; quatrièmement ils excellent pour détruire les mauvaises herbes, et les cultivateurs aiment toujours en avoir quelques-uns sur leur ferme pour ces fins; cinquièmement, ils n'ont pas besoin de soins, et progressent là où d'autres animaux ne peuvent pas vivre; sixièmement, ils sont en avant de tous les autres animaux pour fertiliser les terres; c'est un fertilisage parfait et uniforme. Pour ces raisons, l'élevage des moutons est un accessoire considérable à l'agriculture.

Nous demandons au Gouvernement d'augmenter les droits sur les lainages, afin de protéger les fabricants canadiens. Pourquoi faisons-nous cette demande?

Parce que tous les ans, depuis que le Gouvernement actuel est arrivé au pouvoir, des gens engagés dans cette industrie ont fait faillite. Je me demande si le ministre des Finances a examiné la liste des fabriques de lainage qui ont fermé leurs portes pendant les dernières douze années qu'il est au pouvoir, et durant lesquelles ces manufacturiers sont venus tous les ans lui demander de leur venir en aide. Je tiens à la main une liste publiée dans le " Hamilton Spectator " par laquelle je vois que 61 fabriques ont fermé leurs portes pendant les derniers 12 ans. Plus de 3,500 ouvriers ont ainsi perdu leur emploi. Si chacun de ces ouvriers était un chef de famille, et la plupart l'étaient, cela représente au moins 15,000 personnes qui recevaient la vie de ces manufactures et qui sont aujourd'hui dans un état de privation, si elles n'ont pas d'autre emploi pour gagner de l'argent. Ceux qui gagnaient le pain de la famille ont été privés de leurs moyens d'existence, et ont été obligés de chercher un emploi dans d'autres professions. Le ministre me permettra de lui donner lecture de la liste de ces manufactures qui ont été ruinées par la politique du Gouvernement lorsqu'il a réduit les droits sur les lainages venant d'Angleterre. Voici cette liste:

Nom de l'endroit.	Nombre de filatures.	Nombre de métiers.	Nombre d'employés.
Hamilton	1	2	50
Merriton	1	2	50 à 60
Brantford	1	2	50
Tilsonburg	1	2	25
Caledonia	1	4	100
Simcoe	1	2	30
Vienna	1	2	25
Aylmer	1	2	25
Union	1	2	25

Nom de l'endroit.	Nombre de filatures.	Nombre de métiers.	Nombre d'employés.
Ridgetown..	1	2	30
Ruthven..	1	2	30
Chatham..	1	2	30
Dresden..	1	2	30
Glencoe..	1	2	20
St. Mary's..	1	2	35
Clinton..	2	4	100
Wingham..	2	4	100
Blyth..	1	2	30
Strathroy..	1	7	250
Sarnia..	1	2	30
Woodstock..	1	2	35
Ancaster..	2	6	200
Hespeler..	1	20	600
Flamboro-ouest..	1	2	600
Waterloo..	1	8	250 à 300
Elmira..	1	2	30
St. Jacob's..	1	2	30
Hawkesville..	1	..	15
Orangeville..	1	2	30
Fergus..	1	2	30
Flora..	2	6	150
Canning..	2	2	30
Mildmay..	1	2	30
Walkerton..	2	4	100
Paisley..	2	4	40
Port Elgin..	1	1	15
Harriston..	1	1	15
Clifford..	1	1	10
Palmerston..	1	1	25
Streetsville..	2	9	250
Markham..	1	4	100
Columbus..	1	4	100
Peterborough..	2	6	150
Campbellford..	1	4	75
Belleville..	1	2	30
Napanee..	2	4	75
Gananoque..	1	2	30
Cornwall..	1	2	200
Port Elmsley..	1	2	30
Almonte..	1	10	300 à 350

Soixante et un villages et villes d'Ontario ont donc souffert et souffert grièvement de la politique adoptée et poursuivie par le gouvernement actuel, malgré les demandes qu'on lui a faites d'année en année de la changer.

M. SEALEY: L'honorable député me permettra-t-il une rectification?

M. SPROULE: Quand j'aurai fini.

M. SEALEY: Je voudrais appeler l'attention sur le fait. . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député (M. Sealey) n'a droit de poser une question qu'avec la permission de celui qui a la parole.

M. SPROULE: Il ne veut pas poser une question, mais faire un discours, et je crois que ce n'est pas le temps. J'ai écouté l'honorable député dire beaucoup de choses que je n'approuvais pas et je ne l'ai pas interrompu. Je lis cette liste telle que je la trouve, et je suppose qu'elle est exacte. Autant que je sache elle l'est. Je la donne telle que je la trouve publiée par l'association des manufacturiers. Quelle est la cause de la privation d'emploi de ces 3,000 ouvriers? D'où vient le mal causé à ces 61 villages et villes? Qui a privé les cultivateurs du pays du marché additionnel pour des millions de livres de leurs produits qu'ils pourraient vendre si ces fabriques étaient en opération aujourd'hui? Quelle est la cause de tout cela. C'est la préférence spéciale que le gouvernement actuel a accordée à l'Angleterre sur les lainages qu'elle nous vend. C'est le refus du ministre des Finances de venir en aide aux cultivateurs et aux fabricants de lainages du pays et son refus aussi d'élever assez les droits de douane pour protéger les industries qui sont disparues. Elles sont fermées. Quels sont ceux qui en souffrent? Le premier à en souffrir est celui qui a placé ses fonds dans cette industrie. Il a été obligé de vendre ses métiers et ses machines pour du vieux fer ou de les laisser rouiller. Ses fuseaux et navettes ne fonctionnent plus, et les ouvriers qui faisaient vivre leur famille ont perdu leur emploi. Les cultivateurs n'ont pu vendre leurs produits à ces ouvriers, et n'ont pu obtenir de meilleurs prix pour les produits de la ferme que consommaient ceux qui travaillaient dans ces manufactures. Le mal est direct et indirect, premièrement pour ceux qui sont à la tête de familles, deuxièmement pour ceux qui ont placé leurs capitaux dans cette industrie, et troisièmement pour les cultivateurs qui sont privés du marché ouvrier. Cependant le Gouvernement fait la sourde oreille aux demandes du peuple. N'est-il pas temps que nous essayions par un moyen ou par un autre de faire sur le ministre des Finances une pression plus forte que celle qui a été tentée jusqu'à présent? Il a été très obstiné jusqu'à présent. Il est sur le point de faire son exposé budgétaire. Il nous a répété plusieurs fois qu'il ne pouvait annoncer à l'avance les changements qu'il ferait dans le tarif, s'il l'augmenterait ou l'abaisserait.

Nous cherchons à le lui faire élever et nous l'importunons d'arguments pour lui faire comprendre combien il est important dans l'intérêt du peuple que les droits soient plus élevés. Prenons la ville de Hespener pour exemple: ses deux filatures sont fermées. Quel capital y avait-on placé? Les propriétaires y avaient mis $750,000. et ils employaient 600 personnes. Enlevez 600 ouvriers d'une petite ville quelconque, et vous verrez jusqu'à quel point elle sera immédiatement paralysée et sa consommation réduite. Ces familles sont obligées de s'en aller ailleurs parce qu'elles ne savent pas d'autres métiers, et comme on leur refuse le travail au pays, plusieurs s'en vont en chercher aux Etats-Unis. Si ces ouvriers ne peuvent trouver d'emploi à Hespener ils s'en iront ailleurs, et s'ils vont à Almonte et qu'ils y trouvent les fa-

briques également fermées, ils sont nécessairement obligés de s'expatrier dans un pays qui leur donnera de l'ouvrage dans leur métier. Voyons ce que cela représente dans cette petite ville. Hespener est une des villes actives de ce pays qui est habité en grande partie par des Allemands. Que représente le chômage d'une fabrique dans laquelle on a dépensé $750,000 d'aménagements. Voici 600 ouvriers condamnés au chômage, et par le fait c'est une perte pour les cultivateurs qui fournissaient la laine à ces fabriques, et les provisions de bouche aux ouvriers. Dans cette petite ville le marché aux produits a baissé au niveau d'une alimentation de 18,000 âmes. Prenons ces 61 villes, et voyons ce qu'elles représentent dans la province d'Ontario. Et cependant bien que les manufacturiers de tous genres et les cultivateurs soient venus plusieurs fois dire au ministre des Finances et au ministre des Douanes que l'industrie des lainages s'en allait à la ruine, ces deux ministres n'ont voulu rien entendre. Nous leur faisons un dernier appel. Je dirai au ministre des Finances que c'était mon plus fort cheval de bataille dans ma dernière campagne électorale, et après chaque assemblée les libéraux venaient me dire qu'ils étaient surpris de voir que leurs amis fussent aussi insouciants des intérêts du cultivateur.

C'est la dernière fois ce soir que nous faisons appel au Gouvernement. Nous disons au ministre des Finances et au ministre des Douanes que s'ils n'agissent pas immédiatement, cette industrie va disparaître aussi sûrement que le soleil se lève et se couche chaque jour, et le temps viendra, où plusieurs amis de l'honorable ministre, protectionnistes de principe aujourd'hui, seront tellement dégoûtés de la politique du Gouvernement qu'ils voteront contre lui par centaines, et tôt ou tard le Gouvernement recueillera la récompense de sa politique mal avisée.

La plupart des cultivateurs dans mon comté élèvent des moutons et j'en ai élevé moi-même. Il y a quelques années j'ai vendu un troupeau de 150 moutons parce qu'il ne me donnait pas de profit. La laine non lavée se vendait de 7 à 8c la livre et la laine lavée de 14 à 16 cents. L'année dernière la laine lavée valait 26 et 27 cents, mais nous pouvons dire que le prix moyen depuis plusieurs années a été de 15c la livre, et bien que des agneaux pesant 40 livres se vendent $5.00 au printemps, il n'en valent plus que trois à l'automne et à ce prix l'élevage des moutons ne donne pas de bénéfice.

Pourquoi la laine se vend-elle à aussi bas prix? C'est parce que nous importons 6,000,000 de livres annuellement et que nous écrasons les fabriques qui emploient la laine longue canadienne. Il n'y a pas aujourd'hui autant de moutons dans le Canada, qu'il y en avait autrefois, et le nombre en diminuera encore dans l'avenir. Les étoffes faites avec les déchets de laine prennent la place des étoffes pure laine qui étaient fabriquées autrefois avec la laine canadienne. Aujourd'hui les couvertures à chevaux se vendent partout à bas prix, mais bien qu'elles aient bonne apparence, elles sont faites cependant avec de vieilles laines, des déchets, et en quelques mois elles sont usées et tombent en morceaux, mais du moment que le prix en est bas elles se vendent.

L'hon. M. FIELDING: Une fois seulement; mon honorable ami ne s'y laissera pas prendre une deuxième.

M. SPROULE: J'en ai acheté, mais une fois seulement, il y en a chez tous les marchands du pays. Il semble naturel surtout lorsque l'argent est rare d'acheter un article à bon marché quand bien même il n'est pas d'aussi bonne qualité que celui qui se vend plus cher. Tant que le Gouvernement maintiendra la préférence britannique tant que l'on admettra l'entrée de ces étoffes en peignons de laine, les fabriques de lainage du pays souffriront et les cultivateurs souffriront avec elles.

L'année dernière, nous avons importé pour $22,894,000 valant de laine et de tissus en laine, et la chose ne saurait faire doute, sous un régime de véritable protectionnisme, les trois quarts ou les trois cinquièmes des lainages se fabriqueraient au pays; ce qui fournirait du travail à nos classes ouvrières, tout en créant de meilleurs marchés et en assurant des prix plus rémunérateurs à nos produits agricoles. C'est un principe reconnu en économie politique que les différentes classes de la société doivent se prêter mutuellement appui; nous sommes tous dépendants les uns des autres: l'artisan, dans la fabrication de lainage travaille pour moi, comme je travaille pour lui, et il convient que la population d'un pays cherche à produire au pays même tout ce qu'il est possible de produire. Si je fais appel au Gouvernement, ce soir, c'est précisément parce que nous n'appliquons pas ce principe au Canada. En appliquant ce système, nous protégerions les intérêts de la classe agricole, nous aurions le souci de l'intérêt des colons qui pénétreron dans nos immenses régions de l'Ouest, pour s'y livrer à l'élevage des moutons par millions. Nous aurions aussi à cœur les intérêts de l'industriel et ceux de l'artisan qui doit pourvoir aux besoins de sa famille avec le produit de son travail. En appliquant ce système, nous imprimerions un plus vif essor au progrès du pays. Je l'espère, les yeux du ministre des Finances se sont des sillés, et il s'est enfin convaincu qu'il doit devenir protectionniste.

L'hon. M. PATERSON: Mon collègue, le ministre des Finances n'a jamais fait preuve d'indifférence envers les délégations qui

se sont rendues après de lui, et il a tenu juste compte des observations formulées par l'honorable député (M. Sproule) ainsi que par les autres orateurs qui ont pris la parole, ce soir. Si on tient réellement à faire imposer la laine, l'honorable député voudrait-il bien nous dire quel devrait être le chiffre de ce droit?

M. SPROULE: Personnellement, je ne saurais me prononcer à cet égard; car c'est là une question qui devrait être l'objet de calculs très minutieux de la part d'experts. Je ne sache pas que tous ceux qui passent pour experts affirment que ce droit soit nécessaire. Il ne nous appartient pas de dire dans quelle mesure il faut relever le droit.

L'hon. M. PATERSON: L'honorable député affirme quel la laine se vend à 16 cents, lorsqu'elle devrait se vendre 25 ou 26 cents, mais les chiffres qu'on nous a présentés indiquent qu'elle obtient un chiffre bien inférieur.

M. SPROULE: La laine non lavée se vend 7 ou 8 cents?

L'hon. M. PATERSON: Oui. L'honorable député prétend-il que, dans le but de relever le prix jusqu'au chiffre primitif, il faille imposer un droit de 10 cents la livre?

M. SPROULE: Je ne saurais me prononcer à cet égard.

L'hon. M. PATERSON: Puisque l'honorable député trouve matière à critique dans le tarif, il aurait dû faire ce calcul.

M. SPROULE: Je le sais, toute cette laine nous vient de l'étranger. Si nous fabriquions tous ces lainages, nos fabriques, au lieu d'employer environ 12,000,000 de livres de laine, comme elles le font aujourd'hui, utiliseraient trente à quarante millions de livres, et la conséquence serait que nos cultivateurs obtiendraient un prix plus rémunérateur pour leur laine, tandis qu'on éloignerait du pays les laines étrangères.

L'hon. M. PATERSON: Le tarif américain impose un droit de 10 à 12 cents la livre, sur la laine. Je pose la question au député de Lanark-nord: en supposant qu'on inscrive à notre tarif un droit de 10 cents la livre sur la laine, que devrait alors être le droit sur les tissus de laine fabriqués qui sont aujourd'hui frappés de 30 p. 100?

M. THOBURN : Il faudrait faire quelque calcul pour établir le chiffre du droit correspondant; mais si le droit imposé sur la laine entrant aux Etats-Unis est de 10 cents la livre, alors il faudrait, à mon avis, frapper l'article fabriqué d'un droit similaire à celui dont est frappé l'article fabriqué entrant aux Etats-Unis quel que soit ce droit.

L'hon. M. FIELDING: Ce droit est quelquefois de 100 pour 100.

M. THOBURN : Si vous imposez sur la laine un droit similaire à celui qui figure au tarif des Etats-Unis, pourquoi ne frapperions-nous pas d'un droit similaire l'article fabriqué? Ce n'est pas ce que je préconise; je me borne à poser une question.

L'hon. M. PATERSON: Je tiens seulement à faire connaître au public le chiffre du droit dont il faut frapper la laine pour protéger les cultivateurs, de l'avis des députés de la gauche, ainsi que le chiffre du droit dont il faut frapper les draps de laine. Si nos concitoyens doivent payer 70 ou 80 p. 100 sur leurs draps de laine, il importe qu'ils le sachent. L'honorable député est-il d'avis que nos cultivateurs et nos ouvriers soient en faveur de pareille tarification?

M. J. A. CURRIE: L'honorable ministre oublie qu'il serait facile d'imposer un droit de 10 cents la livre sur les articles finis entrant au pays. Cela s'est déjà pratiqué ici et c'est le système adopté aux Etats-Unis en nombre de circonstances.

L'hon. M. PATERSON: Sans doute, mais il faut d'abord réduire le droit en droit *ad valorem*, pour savoir à quoi s'en tenir.

M. J. A. CURRIE: Le ministre ne songe qu'aux droits *ad valorem*. Jamais il ne s'avise d'imposer un droit spécifique. Il n'est nullement nécessaire de réduire un droit spécifique en droit *ad valorem*. Si le droit est spécifique dans une circonstance, pourquoi ne le serait-il pas dans l'autre?

M. TALBOT: En imposant un droit de 10 cents la livre sur la laine, est-ce qu'on n'imposerait pas par là sur les lainages d'une qualité inférieure, une taxe d'un chiffre supérieur à celle des autres tissus?

M. J. A. CURRIE: La question posée par mon collègue comporte sa propre réponse.

M. LENNOX: Le ministre des Douanes a-t-il oublié les états qui lui ont été soumis ainsi qu'à ses collègues par les intéressés et qui se rattachent aux questions mêmes qui font l'objet de la discussion? Ainsi, l'association des éleveurs de moutons s'est rendue auprès du Gouvernement et a fait connaître le chiffre du droit qu'elle veut faire imposer sur la laine; en outre, les industriels sont maintes et maintes fois venus ici, pour faire connaître leur pensée à cet égard. Le ministre des Douanes a-t-il déjà si complètement oublié les demandes présentées par ces délégations?

L'hon. M. PATERSON: Non, je n'ai rien oublié.

M. LENNOX: Alors, le ministre n'a pas besoin de lumières?

L'hon. M. PATERSON: Les fabricants de lainages n'ont jamais proposé l'imposition d'un droit de douane sur la laine.

M. LENNOX: Les fabricants de lainages ont proposé l'imposition d'un droit sur les articles qui les intéressaient et les éleveurs de moutons ont proposé l'imposition d'un droit sur la laine, lorsqu'ils se sont rendus en députation auprès du ministre.

L'hon. M. PATERSON: Il y a une semaine à peine que j'ai eu une entrevue avec les éleveurs de moutons.

M. J. A. CURRIE: J'appelle l'attention de monsieur l'Orateur sur l'irrégularité du débat. Bon nombre de députés désirent prendre part au débat qui se déroule autour de cette question.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La question de règlement vient à point; mais évidemment, la Chambre paraissait désirer la discussion de ces diverses questions et voilà pourquoi je n'ai pas cru devoir intervenir.

L'hon. M. PATERSON: On me permettra bien, sans doute, d'apporter une réponse à la question posée par l'honorable député. Il y a une semaine à peine, j'ai eu une entrevue avec les éleveurs de moutons et l'argument qu'ils ont fait valoir, c'est que si l'on frappe les tissus de laine d'un droit plus élevé, il faudrait également relever le droit imposé sur la laine. Je le demande donc au député de Lanark-nord: les fabricants de lainages ne se trouveraient-ils pas, en pareille circonstance, dans une situation moins avantageuse qu'aujourd'hui, maintenant que la laine est admise en franchise douanière et que les tissus en laine sont frappés d'un droit modéré?

M. THOBURN: Si l'on me permet de répondre à la question posée par le ministre, je dirai que j'ai parfaitement établi que lorsque notre industrie lainière se trouvait dans une situation florissante, la laine obtenait un prix d'un chiffre bien supérieur, le droit douanier étant ce qu'il est aujourd'hui. Si le ministre veut bien se ranger à mon avis et remanier le tarif pour les tissus en laine, rien n'empêche à mon avis, que cette situation favorable ne revienne, par suite de la demande que créeraient naturellement l'essor plus vif imprimé à la fabrication des lainages au Canada ainsi que la hausse du prix de la laine, au bénéfice du cultivateur. Je le répète, à une certaine époque, la laine canadienne se payait même 52 cents la livre, alors que le droit était similaire au droit actuel. Quelle était la raison d'être de cet état de choses? C'est que toutes les fabriques de lainages étaient en pleine exploitation et qu'elles utilisaient la laine de provenance canadienne. Mais par suite de la modification apportée au tarif sur les tissus, il s'est déversé au pays de si fortes importations de tissus de laine de provenance anglaise qu'elles ont déplacé la demande des laines canadiennes sur notre marché, et par conséquent le prix de cette laine est allé en décroissant jusqu'au niveau actuel. Quant à savoir quel droit correspondant il faudrait imposer sur les tissus, si on impose un droit de 10 p. 100 sur la laine, c'est ce que je ne saurais dire. Je ne m'occupe pas de la fabrication des tweeds; je me livre à la fabrication des flanelles et c'est à ce point de vue que je me place; mais il me répugnerait de me faire ici l'interprète des fabricants de tweeds canadiens.

M. A. W. SMITH (Middlesex-nord) : M. l'Orateur, à titre de cultivateur et de producteur de laine, je désire présenter une courte observation sur cette question. Je remarque qu'il existe chez certains députés de la gauche une tendance é faire l'éloge de la classe agricole, comparativement aux autres catégories de la population et ces collègues saisissent toutes les occasions qui se présentent pour rappeler au Gouvernement qu'il importe de venir en aide à l'agriculture. Tout cela serait parfait, si ces messieurs faisaient preuve de sincérité; mais l'inconvénient, c'est que lorsqu'ils demandent au Gouvernement de venir en aide à l'agriculture, on trouve invariablement accolée à leur proposition une clause conditionnelle dont voici l'effet: pour chaque billet de banque de cinq dollars que le cultivateur pourra encaisser et qui, en dernière analyse, ne lui sera d'aucune utilité, on lui demande de verser $10 ou $20 puisés dans sa propre caisse et sur les deniers gagnés à la sueur de son front.

Au cours de ce début touchant la grande industrie des lainages, les députés de la gauche ont formulé certaines allégations que je tiens à rectifier. Ainsi, on a fait à différentes reprises allusion aux demandes présentées au Gouvernement par les éleveurs de moutons. Je suis moi-même intéressé dans l'industrie de l'élevage, probablement dans une aussi large mesure que tout autre citoyen du pays et je suis en état de me prononcer en parfaite connaissance de cause à cet égard.

Quand une députation des éleveurs de moutons s'est présentée au Gouvernement, elle a exprimé l'opinion, ainsi que le ministre des Douanes l'a déclaré que si une prime ou une augmentation de tarif devait être accordée aux manufacturiers, on devait donner aux producteurs de laine la même prime ou la même augmentation de tarif. Mais en même temps, les éleveurs firent remarquer que suivant eux il était extrêmement douteux que l'imposition d'un droit sur la laine puisse être d'aucun profit pour les agriculteurs du pays. A ce propos je tiens à faire connaître que j'approuve entièrement l'idée que nous ne pouvons pas imposer sur la laine un tarif qui sera d'une utilité quelconque pour nos producteurs. Si nous étudions l'argument présenté par l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) qui a dit qu'un droit imposé sur les lainages étrangers, augmenterait la production des lainages canadiens et par là

serait d'un grand profit pour nos agriculteurs, nous trouvons que cette théorie a été trouvée inexacte depuis longtemps. Comme l'a dit l'honorable député de Peel (M. Blain), le gouvernement conservateur, pendant les dix-neuf années qu'il a été au pouvoir, s'est chargé d'enseigner au peuple canadien ce qu'un tarif de protection devait faire en particulier pour les agriculteurs et en général pour la population tout entière. Mais qu'a produit cet enseignement. J'espère sincèrement que nous ne reverrons jamais une répétition de ce gouvernement de dix-huit années qui s'est terminé d'une façon si désastreuse pour nos agriculteurs. C'est, je crois, l'honorable député de Lanark-nord (M. Thoburn), qui a dit que le droit n'était qu'une somme insignifiante de 35 à 40 cents supplémentaires qu'un agriculteur devrait payer pour un vêtement complet aux fabricants canadiens.

Permettez que je dise à l'honorable député qu'à la fin de ces dix-huit années c'était un bien petit profit que les fabricants de lainages de tous genres retiraient de la classe agricole parce qu'il aurait fallu employer les économies accumulées de plusieurs années pour permettre à l'agriculteur d'être en état de faire l'acquisition d'un vêtement complet. Quand il ne touchait que 15 ou 16 cents par boisseau pour son avoine; quand il devait voiturer son blé au marché et le vendre 45 à 50 cents; quand un acheteur pouvait prendre ses meilleurs chevaux et en offrir le prix qu'il lui plaisait et quand il recevait naturellement de bas prix pour ses bestiaux et devait vendre ses agneaux à $2 ou $2.50 par tête, alors le temps était venu pour lui de s'apercevoir que les dix-huit années d'enseignement du système protectionniste ne lui avait procuré rien autre chose que la ruine.

M. BLAIN : Qu'a fait le gouvernement actuel pour augmenter la prospérité de l'agriculteur en changeant le tarif?

M. A. W. SMITH : Je vais essayer de répondre à cette question. Quand le gouvernement actuel a demandé au peuple de lui donner le pouvoir et la possibilité d'améliorer l'état de nos affaires, il promit d'abaisser le tarif quand ce serait possible et de cette façon il a accordé à nos agriculteurs la possibilité de réussir dans leurs entreprises.

M. LENNOX : Nous n'avons jamais entendu parler de cela.

M. A. W. SMITH : Mon honorable ami a dû vivre très loin au fond des bois s'il n'en a jamais entendu parler. Je me souviens très bien d'avoir entendu ces déclarations. En réalité, j'ai moi-même affirmé que telle ou telle chose se produirait si les libéraux pouvaient arriver au pouvoir. Quelques honorables députés ont parlé de la nomination d'une commission chargée de s'informer auprès du public de ce qui devrait être fait. Or précisément aussitôt que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir c'est ainsi qu'il a procédé.

J'ai eu moi-même plus d'une fois l'occasion de me présenter devant la commission comme défenseur des intérêts des agriculteurs avec le résultat que le tarif fut supprimé pour un grand nombre de marchandises dont l'agriculteur avait besoin et abaissé dans le cas de beaucoup d'autres produits. Une diminution correspondante dans le tarif des matières premières pour les manufactures fut accordée et le rouage commercial fut de nouveau mis en mouvement et la prospérité revint chez l'agriculteur. Comme résultat immédiat nous avons eu pendant plusieurs années un grand bien-être dans la classe agricole. Ceux qui en font partie n'ont pas l'espoir de devenir millionnaire, mais ils réclament le droit de vivre à leur aise et ils gagnent probablement un peu plus qu'ils n'en ont besoin pour eux-mêmes et pour leur famille.

L'honorable député de Peel (M. Blain) a dit qu'après l'application d'un tarif très élevé sur les lainages aux Etats-Unis il s'en est suivi une grande prospérité et que d'un autre côté après l'imposition d'un tarif de 25 ou 30 p. 100 en faveur des lainages manufacturés au Canada, l'industrie du mouton était tombée en désuétude. Je veux faire remarquer à l'honorable député qu'aux Etats-Unis avec un tarif très élevé il s'est produit une diminution dans l'élevage du mouton. Ces faits ne vont pas très bien ensemble. Je désire déclarer de plus que le développement de l'élevage du mouton ne marche pas de pair avec le prix de la laine. Nous élevons le mouton non pas tant pour la laine que pour la viande. Cette variété de moutons donne plus de profit qu'aucune autre que nous pouvons élever à la ferme; nous pouvons les élever à meilleur compte et nous en obtenons des prix plus élevés. L'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) a traité longuement de l'utilité de l'élevage du mouton et des profits qu'on en retire et il a terminé en disant que nous avions abandonné le mouton parce qu'il ne donnait pas de bénéfice. Ce n'est pas ce que pensent nos éleveurs de moutons. Ils se sont rendus compte que s'ils élèvent la bonne variété de moutons, l'espèce qui est demandée sur le marché, ils peuvent rendre l'industrie profitable, faire de plus grands bénéfices en se donnant moins de peine.

M. SPROULE: Alors, comment l'honorable député (M. A. W. Smith) explique-t-il la diminution qui s'est produite dans le nombre des moutons depuis quelques années?

M. A. W. SMITH: Je vais essayer de répondre à cette question également. Une

des principales causes de la diminution dans le nombre des moutons, c'est le défaut de toute protection contre les chiens.

M. HENDERSON: Chiens bipèdes, voulez-vous dire?

M. A. W. SMITH: Non, quadrupèdes. Voilà nombre d'années que les cultivateurs par l'entremise de leurs associations demandent à la législature provinciale d'Ontario d'intervenir; et je crois qu'on a fait de même dans les autres provinces. Quand les chiens attaquent un troupeau de moutons, il leur arrivera peut-être de n'en tuer que quatre ou cinq sur un total de cent; ce n'est pas tant le nombre de moutons tués qu'il faut considérer ici, mais le mauvais effet ressenti par le troupeau tout entier, fatigue et amaigrissement, conséquences de la crainte que leur inspirent les chiens. Il y a un autre fait qui explique la réduction du nombre des moutons dans les anciennes provinces; et c'est l'obligation où l'on est de se pourvoir de meilleure clôtures pour garder les moutons. Dans le temps où l'on permettait aux cultivateurs de laisser paître leurs moutons le long des routes, ils pouvaient se dispenser d'enclore les pâturages. Jadis, alors que les perches étaient abondantes, le cultivateur pouvait mettre ses moutons où il lui plaisait, car une clôture de perches est à l'épreuve des moutons; mais la clôture ordinaire de fil de fer ne saurait garder les moutons; l'où la nécessité de construire des clôtures plus coûteuses ou de renoncer à garder des moutons, et c'est le dernier parti qu'ont pris beaucoup de cultivateurs. Telles sont les deux principales raisons de la diminution du nombre des moutons dans notre pays.

Je ne me propose pas de parler longuement, mais je tiens à dire que dans l'intérêt du cultivateur nous ne demandons pas une protection plus élevée pour l'industrie des lainages. Avec un tarif pratiquement de 30 p. 100,—car je crois comprendre que le tarif préférentiel n'est pas applicable à toutes les marchandises qu'on importe,—et avec la laine pour bien dire admise en franchise,—car il n'a été perçu que pour $6 de droits l'année dernière,—si les fabricants n'ont pas assez de cette mesure de protection, la seule conclusion que nous puissions tirer, je pense, c'est que notre pays ne convient pas à cette industrie. Mais nous savons que les fabricants qui produisent un article de qualité supérieure avec la laine produite dans le pays réussissent bien. Une forte proportion de la laine produite chez nous est expédiée aux Etats-Unis et utilisée dans les filatures de ce pays à la production de ces bonnes étamines. Si les filatures de laine de notre pays voulaient utiliser les laines de production canadienne, elles sont tout aussi à même de le faire que les filatures de laine des Etats-Unis.

M. SPROULE: Alors, comment se fait-il qu'il en échoue un si grand nombre?

M. A. W. SMITH: C'est parce qu'elles s'obstinent à fabriquer des marchandises qu'il leur est impossible d'écouler à bénéfice. Si leurs propriétaires fabriquaient des étamines d'écoulement facile, et pouvant soutenir la concurrence des tissus de l'étranger, les filatures se maintiendraient. L'honorable représentant de Lanark-nord (M. Thoburn), a signalé la différence dans la valeur de la main-d'œuvre au Canada et dans la Grande-Bretagne. A mon avis, il a présenté la question sous un jour juste quand il a dit qu'un bon Canadien était en mesure de fournir plus de travail utile que trois des hommes qu'il avait vus à l'œuvre dans la Grande-Bretagne. L'honorable député nous a dit qu'il avait vu en Angleterre un homme et deux jeunes gens conduisant une charrue, et faisant à eux trois le travail que ferait un jeune Canadien de dix-sept ans. Je suis heureux de pouvoir affirmer qu'un jeune Canadien, qu'un jeune canadien de la campagne du moins, est un homme pour toute fin pratique. Si les salaires sont plus élevés chez nous, l'ouvrier canadien, qu'il s'agisse de faire fonctionner des machines ou d'exécuter un travail quelconque est en mesure de fournir de meilleurs rendements que l'ouvrier européen et cela à peu près dans la proportion qu'a dit l'honorable député. Dans le cas signalé par l'honorable député il s'agissait de charrues. Je lui ferai observer que c'est là partie de l'outillage de la ferme; le jeune canadien est apte à conduire ces trois ou quatre chevaux—ou même un plus grand nombre au besoin comme il arrive fréquemment dans l'Ouest—avec d'aussi bons résultats qu'on obtiendrait de trois ou quatre hommes en Angleterre. Il en est de même du travail qui s'exécute dans une filature de laine; un bon ouvrier canadien fera autant de besogne que trois de ceux que l'on emploie là-bas. Ainsi donc, notre situation n'est pas aussi mauvaise que l'honorable député nous la représente.

Je désire également contredire la déclaration faite par l'honorable représentant de Simcoe-sud (M. Lennox), au sujet d'une conférence qui aurait eu lieue entre l'association des éleveurs de moutons du Dominion et un comité de l'association des fabricants, en vue de s'entendre sur certaines propositions à soumettre au Gouvernement. Nous aurions d'après lui le rapport de cette conférence, et ce rapport serait conforme à ce qu'il nous a lu. Or, ce comité n'a fait aucun rapport. Il avait été chargé de faire rapport au comité exécutif de l'association des éleveurs de moutons. Il se trouve que je fais partie de ce comité exécutif. . . . .

M. LENNOX: J'ai lu un extrait d'un rapport qui avait été communiqué à un

journal anglais en date du 11 février, au sujet d'une réunion qui avait eu lieu deux jours auparavant à Toronto, et au cours de laquelle il avait été nommé un comité chargé de s'aboucher avec l'association des fabricants. Mais je n'ai pas poussé mes recherches plus loin, n'ayant pas de renseignements particuliers sur le sujet.

M. A. W. SMITH: Ce comité n'a jamais fait de rapport. Il s'est efforcé d'arriver à une entente avec les manufacturiers, mais n'a pu y parvenir. La résolution que mon honorable ami prétend avoir été adoptée par l'association des éleveurs de moutons, a été présentée par M. Biggar, le rédacteur du "Textile Fabrics." Elle n'a pas été adoptée, mais comme elle était censée représenter les vues des manufacturiers, l'association des éleveurs a nommé un comité chargé de s'aboucher avec un comité de fabricants de lainages, pour voir s'il serait possible d'en arriver à une entente; la résolution n'a pas été adoptée par l'association des éleveurs de moutons.

L'honorable député de Simcoe-sud nous a donné le chiffre de la population agricole, comparée à celle des autres classes de la société et il entreprit ensuite d'expliquer les avantages qui en résulteraient pour les cultivateurs, si un droit plus élevé était imposé sur la laine. On fera difficilement croire aux cultivateurs du Canada que ce droit doive leur être si avantageux et je conseillerais aux honorables députés de l'opposition, s'ils veulent se rendre populaires parmi la classe agricole, en temps d'élection, de renoncer à cette idée qu'on peut faire croire aux cultivateurs qu'on les enrichira en leur donnant un dollars pour leur en retirer cinq.

M. HENDERSON: Nous n'avons pas besoin de renoncer à cette idée que nous n'avons jamais eu.

L'hon. M. FIELDING: Vous ne l'exprimez pas assez clairement.

M. SMITH: C'est ce qui ressort des discours prononcés ce soir par les honorables députés de la gauche. Il n'est pas possible de favoriser le fabricant en maintenant sur la laine brûte un droit égal à celui qui frappe le produit manufacturé, il faudrait frapper les produits manufacturés d'un droit additionnel pour compenser les inconvénients dont il se plaint et lui permettre de réaliser un profit, car autrement le changement ne lui apporterait aucun soulagement. Je crois que les produits lainiers fabriqués l'an dernier au Canada représentent une valeur de $6,000,000 et que sur ces mêmes produits importés, il a été perçu $7,000,000 en droits de douane. Dans l'intérêt de cette production de $6,000,000, il ne serait pas juste de demander que cette somme de $7,000,000,—$1,000,000 de plus que la production annuelle du pays—fût portée à huit, ou neuf et même dix millions de dollars. Cette proposition serait tout à fait injuste pour les cultivateurs et ils ne l'accepteront jamais. Nos cultivateurs connaissent les affaires du pays et celui qui voudra leur faire croire que le noir est blanc, perdra son temps, dans tous les cas, ils ne s'en rapporteront pas à l'opposition sur ce point.

M. SPROULE: L'honorable député dit-il qu'il est impossible de convaincre les cultivateurs qu'ils bénéficieraient de l'imposition d'un droit?

M. W. A. SMITH : Oui.

M. SPROULE : Alors comment explique-t-il que lorsque le droit sur le lard a été augmenté, deux ans après les importations qui étaient de $21,000,000 sont tombées à $7,000,000 ou $8,000,000? Cela a-t-il convaincu le cultivateur que le droit lui était avantageux? Si ce droit ne rapporte rien au cultivateur, l'honorable député considère-t-il que le Gouvernement a eu raison de le maintenir jusqu'aujourd'hui?

M. A. W. SMITH : Le seul avantage que ce droit a conféré au cultivateur a été d'augmenter la valeur marchande de ce qu'il avait à vendre. D'ailleurs, six mois après l'imposition de ce droit, le prix du porc sur pieds est tombé au-dessous de ce qu'il était avant l'imposition du droit.

M. SPROULE : Cela n'est-il pas dû plutôt à ce que ce droit augmentait d'environ 15,000,000 de livres la consommation annuelle du produit indigène?

M. A. W. SMITH : Non, le droit n'aurait pas pu avoir ce résultat. Le prix de notre lard est déterminé par les prix du marché anglais.

M. SPROULE: Si le cultivateur vendait un million de livres avec un bénéfice de deux cents par livre, et si, après l'imposition du droit, il en vendait dix millions de livres, ses profits n'étaient-ils pas dix fois plus considérables?

M. A. W. SMITH: En réalité, la production du lard n'a pas augmenté de dix millions de livres.

M. SPROULE: Oui.

M. A. W. SMITH: Non; nous avons simplement exporté cette quantité en moins.

M. SPROULE : Voilà exactement où est le bénéfice ; la production a augmenté.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée, je n'ai pas l'intention de traiter longuement cette question qui me paraît très compliquée. Cet après-midi nous avons entendu un discours que je considère comme le plus utile de tous ceux qui ont été prononcés dans cette Chambre sur une question pratique. Je veux parler de celui de l'honorable député de Lanark-nord (M.

Thoburn). Il m'a été donné d'entendre beaucoup de discours dans cette Chambre, mais je n'en ai jamais entendu un seul, sur une question pratique, qui fût plus à point que celui de mon honorable ami, et je tiens à l'en féliciter.

Il est ici d'autres collègues que j'aimerais à féliciter. Mon honorable ami et voisin de Wentworth (M. Sealey) a certainement fait une volte-face étonnante. Je me rappelle qu'il y a quelques années je suis allé dans le comté de Wentworth où l'honorable député disputait les honneurs parlementaires à M. E. D. Smith; je me rappelle que j'y ai passé quelques jours à m'efforcer de convaincre ses électeurs qu'il fallait protéger les paqueurs de lard, les maraîcheurs et les horticulteurs fruitiers. Je suis bien aise de penser qu'il a tenu compte de certaines de mes observations. Il nous apparaît ce soir comme un protectionniste à tous crins en ce qui concerne les produits agricoles, les fruits et les légumes. Il ne lui reste plus qu'un pas à faire pour conquérir le droit de voter avec la gauche. Il convient de le féliciter de ses progrès.

Je regrette de n'en pouvoir dire autant de l'honorable député de Strathcona (M. McIntyre), qui semble encore errer à tâtons dans les ténèbres; à vrai dire il est encore plongé dans les ténèbres les plus épaisses. Il lui semble que seul le libre-échange peut convenir à notre pays, et ne voit aucune utilité aux tarifs dont il ne soupçonne même pas la raison d'être. Il lui reste encore beaucoup à apprendre en matière de législation; mais je me plais à espérer que s'il poursuit ses études, il ne tardera pas à suivre l'exemple de mon honorable ami de Wentworth.

L'honorable député qui a porté la parole avant moi (M. A. W. Smith) a fait certaines allégations singulières. Ma mémoire peut n'être pas très fidèle; je puis avoir oublié une bonne partie de ce qui est survenu au cours des dix-huit longues années que cet honorable député et ses collègues de la droite ont passées dans les froides régions de l'opposition à soupirer après le jour de leur avènement au pouvoir. Je puis avoir perdu le souvenir de beaucoup de choses, mais, je l'avoue, jamais il ne m'est venu à la pensée, à une heure quelconque de toute cette période, que l'avoine pût n'avoir valu que 16 cents le boisseau. Serait-il loyal de ma part de répondre à l'honorable député que le 20 juin 1895, sous le régime conservateur, le boisseau d'avoine se vendait à Toronto 20 cents de plus qu'à Liverpool? Je pourrais alléguer ce fait et le faire sans me tromper. Les bulletins du commerce corroboreront mon dire; mais ce serait tout autre chose de prétendre que ce prix a prévalu tant que dura le régime conservateur.

Je n'ai aucun désir de créer une impression semblable. Je me rappelle qu'en ces années-là les produits agricoles se vendaient assez bien, et je regrette que l'honorable député ait prononcé un discours aussi pessimiste et fait un tableau aussi sombre. Il me fait peine de penser que pendant ces dix-huit années notre misère ait pu être si grande. Je ne m'en suis jamais aperçu. J'ai fait le commerce pendant ces dix-huit années-là et les affaires m'ont toujours paru satisfaisantes. On n'avait aucune raison particulière de se plaindre.

M. A. W. SMITH: L'honorable député me permettra-t-il de lui faire une question?

M. HENDERSON: Je le veux bien, mais je ne désire pas prolonger le débat outre mesure.

M. SMITH: L'honorable député pourrait-il nous donner une idée approximative de la valeur des terres agricoles en 1878 et en 1896?

M. HENDERSON: Je n'ai pas pris la précaution de me documenter pour donner une idée de la valeur des terres agricoles en 1878 ou en 1896, mais je puis dire à l'honorable député qu'en 1878 les affaires languissaient sérieusement et que la population était fort mécontente. Aussi s'empressa-t-elle de profiter de la première occasion pour se donner un nouveau régime auquel elle resta fidèle. Pendant dix-huit années, jamais elle ne sembla regretter le changement, et jamais la politique financière du Gouvernement ne lui donna l'occasion de le regretter. Si le parti conservateur fut chassé du pouvoir, on sait que ce ne fut pas à cause de sa politique douanière. Ce sont d'autres causes qui ont amené sa chute.

L'honorable député de Middlesex s'est permis ce soir une observation fort étrange. Il a rappelé à la Chambre tout le mérite qui revient au parti libéral pour avoir admis en franchise certaines matières premières dans le but de favoriser les industries nationales. J'avoue que j'ignore quelle est la matière première dont il a rendu l'importation libre.

M. W. McINTYRE: Le maïs, la ficelle d'engerbage et le fil barbelé.

M. HENDERSON: Au dire des libéraux, la prime est la protection sous sa forme la plus odieuse. De nos jours, le Gouvernement oblige les cultivateurs à faire passer leurs deniers dans le gousset des fabricants de ficelle d'engerbage. Est-ce de cela que s'enorgueillit l'honorable député qui vient de m'interrompre? Qu'il aille dire aux cultivateurs qu'il en est bien aise. Depuis 1878, la courte laine, le coton brut, et presque toutes les matières premières qui entrent dans la fabrication sont virtuellement admis en franchise, et je ne sache pas que le gouvernement libéral ait rendu quelque service signalé aux industries de ce pays en autorisant la libre importation d'un article quelconque.

Le représentant de Middlesex (M. Smith) a passé en revue ce que le parti a accompli

pour améliorer le sort du peuple, mais je me demande s'il se rend bien compte des modifications que le gouvernement actuel a apportées au tarif. Ces modifications, je vais lui en donner une idée très précise en lui citant les paroles suivantes que le ministre des Finances prononçait devant la Chambre en 1893:

Il était d'une importance capitale de maintenir la solidité de notre situation financière et, sur les incertitudes qui existaient au sujet du montant des recettes que pourrait produire ce taux réduit des impôts, il devenait nécessaire que nous prissions les moyens de faire face aux pertes qui pourraient en résulter. On a cru qu'on pourrait à bon droit y faire face en prenant des mesures pour prélever d'autres impôts afin de compenser ou de combler les pertes causées par la diminution des droits—il était nécessaire d'augmenter certaines recettes puisque d'autres recettes devaient diminuer.

Au dire du ministre des Finances, le ministère enlevait quelque chose ici et ajoutait quelque chose là, et je me demande s'il n'a pas ajouté plus qu'il n'a retranché. Lors du dernier remaniement, il a pris soin d'ajouter un peu plus qu'il n'a enlevé. Les conservateurs avaient imposé un droit de 22½ p. 100 sur les cotons écrus, et les libéraux l'ont porté à 25 p. 100 et ils ont laissé à 25 p. 100 le droit sur les cotons blancs. Mais, il y a deux ans, en préparant le tarif de faveur, ils ont enlevé le droit différentiel sur les cotons blanchis et diminué le droit sur les cotons écrus, étant assez avisés pour savoir que le Canada importait plus de cotons blancs que de cotons jaunes. Afin de grossir le revenu ils ont augmenté le droit sur l'article dont les importations sont plus fortes.

Je désire dire un mot de la préférence accordée à l'Angleterre que je suis bien aise d'entendre appeler la préférence anglaise, car je ne suppose pas qu'on ait jamais eu le dessein d'en faire bénéficier le Canada. J'ai toujours compris qu'elle devait favoriser exclusivement la population de la Grande-Bretagne.

Les uns croient que le Canada obtient de bons articles en payant des droits élevés, et ils ont raison; mais l'important est de savoir si ces articles nous coûtent moins cher. Croit-on que l'industriel anglais traite des affaires uniquement pour s'amuser? S'il sait qu'il peut obtenir au Canada un prix plus élevé pour sa marchandise, il ne manquera pas de l'exiger. Si vous frappez les cotons de couleur d'un droit de 35 p. 100 lorsque le droit n'était que de 30 p. 100 auparavant, tout en laissant à 23 p. 100 le tarif de faveur, pensez-vous que le fabricant anglais, sachant que nous ne pouvons pas importer du coton d'un autre pays sans payer 35 p. 100 sera assez insensé pour nous vendre nos produits à bas prix? Non certes. Il y a quelques années j'ai visité l'Angleterre et j'ai été surpris de voir comme les Anglais comprenaient bien notre régime douanier. Ils semblent s'en préoccuper plus que nous. Ils savent exactement quand il faut élever les prix ou les abaisser, et je ne conçois pas qu'un fabricant anglais, sachant que nous ne pouvons pas faire venir d'ailleurs des marchandises semblables sans payer un droit de 35 p. 100, exporte ses produits au Canada à raison de 23 p. 100 à moins d'exiger de l'acheteur un prix beaucoup plus élevé qu'il ne demanderait s'il en était autrement.

L'hon. M. PATERSON: Que vaut cette théorie appliquée aux lainages?

M. HENDERSON : Parlez-vous des articles en laine?

L'hon. M. PATERSON: Oui.

M. HENDERSON : Je me propose de traiter spécialement la question des lainages pendant le débat sur l exposé budgetaire, et je suis d'avis qu'il est temps de modifier les droits sur les lainages.

L'hon. M. PATERSON: Voici quelle était ma question: si le fabricant anglais profite du tarif de faveur pour vendre ses cotonnades plus cher, n'en fera-t-il pas autant pour les lainages?

M. HENDERSON : J'espère que le ministre ne m'accusera pas de discourtoisie si je ne lui réponds pas ce soir, car il faudrait pour lui répondre plus de temps que je n'ai l'intention de consacrer au présent débat. Cependant, je traiterai cette question à une date rapprochée et je crois pouvoir réfuter victorieusement son objection.

Je ne puis pas entreprendre de suivre pas à pas le représentant de Simcoe (M. Lennox) qui a fait une étude spéciale de l'industrie lainière, ni le représentant de Lanark (M. Thoburn) qui possède sur ce sujet des connaissances pratiques qu'on rencontre rarement. A mon avis, il a prononcé cet après-midi un beau discours. J'approuve volontiers ce qu'il a dit. Je connais assez le commerce pour me rendre exactement compte des avantages qui, dit-il, découleraient d'une modification du tarif sur les lainages. J'ai toujours regretté profondément les changements qui ont eu lieu lors de l'adoption du tarif de faveur envers l'Angleterre, car j'ai compris que ce tarif n'était pas avantageux pour la population canadienne, bien qu'il ait pu favoriser la métropole.

Quant à l'abaissement du droit sur les dérivés du porc, je me rappelle fort bien l'époque où les cochons importés des Etats-Unis n'acquittaient qu'un droit de 1 cent par livre. Plus tard, le droit fut porté à 2 cents, puis abaissé à un cent et demi. J'ai été bien aise lorsqu'on a frappé d'un droit de 2 cents par livre les dérivés du porc, tel que le saindoux, le bacon et

les jambons. Ce relèvement du droit a été un bienfait pour le pays.

Je ne suis pas prêt à dire quelle a été la cause de la crise actuelle ni à déclarer qu'une augmentation du droit l'atténuerait. Mais je suis d'avis que nous importons des Etats-Unis trop de dérivés du porc. Pourquoi importons-nous au Canada, en un an, 11,000,000 de livres de saindoux? Notre pays ne peut-il pas produire cet article? Nous avons aussi importé 7,335,000 livres de viandes de porc, telles que bacon, jambons, épaules et flancs. Je crois que nous devrions modifier nos lois douanières de manière à empêcher que notre marché soit inondé de ces produits américains. L'an dernier, nous avons importé 9,204,247 livres de lard en barils.

Notre marché a été l'année dernière envahi par les produits de la charcuterie jusqu'à la quantité de 28,325,695 livres, ainsi que le font voir les rapports de la navigation et du commerce. Tout cela, jusqu'à la dernière livre, aurait dû se travailler dans le pays même. Ce que je préconise, ce n'est pas un tarif qui interdise toute importation; oh non! mais un tarif modérément protecteur.

L'hon. M. PATERSON: Ce n'est pas comme le député de Peel (M. Blain).

M. HENDERSON: Je ne sache pas que le député de Peel se montre extrême à ce point-là.

Je regrette de ne pas voir à son siège monsieur le ministre de l'Agriculture. Il est venu dans mon comté adresser la parole à une grande assemblée au cours de la dernière élection. On avait, en vue d'assurer à monsieur le ministre une nombreuse assistance, engagé quatre lignes de chemins de fer qui, des quatre points cardinaux, viennent passer par le chef-lieu du comté, à diminuer le prix de leurs billets. Une de ses principales charges contre moi a été que je serais un protectionniste outré. Il a assuré aux cultivateurs que j'étais prêt à élever autour du pays une muraille de Chine.

Monsieur le ministre des Douanes fait un signe d'acquiescement, et pourtant, je suis sûr qu'il ne parlerait comme l'a fait le ministre de l'Agriculture, qui, rappelant à ses auditeurs une remarque que j'aurais faite il y a quelques années, n'a pas été assez juste pour dire que cette remarque ne s'appliquait qu'aux choses de l'agriculture.

Mon honorable ami de Middlesex-nord (M. A. W. Smith) nous prévient, moi et d'autres, de prendre bien garde à ne pas demander aux cultivateurs qu'ils consentent à une protection tant modérée soit-elle. Ma réponse sera que ce terrible assaut du ministre de l'Agriculture destiné à me tenir pour jamais hors de la Chambre des communes, n'a eu d'autre résultat que d'augmenter de moitié ma majorité.

Je n'ai jamais craint dans mon comté de prêcher une protection plus énergique en faveur des porcs, des pommes, des légumes, et quantité d'autres choses. Nos gens écoutent avec complaisance de tels propos, et c'est même un sentiment si vif dans ce comté de Halton que déjà il se fait jour dans le comté voisin, celui de Wentworth; à ce point que, si mon honorable ami le ministre des Douanes n'y prend garde, nous pourrions avant longtemps nous emparer de cette dernière division, avec ces mêmes idées protectionnistes, qui feraient tout à fait l'affaire des cultivateurs de la région désireuse d'augmenter leurs troupeaux de cochons, de produire en plus grande quantité les fruits et les légumes.

C'est de tout cœur que j'adhère aux propositions de l'honorable député de Wentworth (M. Sealey), il se montre prudent; car, selon moi, c'est absolument là que ses commettants veulent qu'il en arrive. J'espère que le ministre ne fera pas la sourde oreille à l'appel que lui fait l'honorable député. Il faut que ce dernier ait quelque raison de venir ainsi, rompant en visière avec ces amis de la veille. leur déclarer qu'il abandonne leurs idées énoncées et que, se plaçant dorénavant en champion des intérêts agricoles il demandera qu'on protège davantage les cultivaturs de ce pays.

Je l'ai dit déjà, et je le répète, nous avons tout autant raison de nous servir du tarif pour détourner un envahissement de notre marché que d'appeler nos milices sous les drapeaux pour la défense du pays. Le premier de nos biens, c'est notre marché, et il y a lieu de le défendre par tous les moyens à notre disposition.

Pour les laines seulement, que voyons-nous? qu'il en est entré l'année dernière pour une valeur de $20,962,753; et, après cela, comment pouvons-nous espérer que l'industrie lainière va se maintenir. La concurrence, à dire vrai, devient impossible. Il y a telles de ces marchandises qui ont payé des droits fort élevés, jusqu'à 46 p. 100 sur plus d'un million de dollars, par la surtaxe. Que pensent d'un droit de 46 p. 100 pour des laines nos amis de la droite qui préconisent l'abaissemest du tarif? Eh quoi! cela dépasse absolument les visées du parti conservateur. Jamais nous n'avions rêvé pareille chose.

L'hon. M. FIELDING: Est-ce que mon honorable ami trouve ce droit trop élevé?

M. HENDERSON: Parfaitement.

L'hon. M. FIELDING: J'appelle sur ce point d'attention des collègues de mon honorable ami.

M. HENDERSON: Je n'hésite pas à le déclarer: il n'y avait pas lieu à un droit de 46 p. 100. Voilà qui nous a coûté cher. Et d'où vient cette imposition? Elle découle de la préférence accordée aux marchandises anglaises; elle en est tout naturellement sortie. Avec cette préférence est venue la sur-

taxe, si déplorable à mon sens. Nous avons, sous l'empire de notre tarif général, importé pour $3,717,569 de lainages qui ont payé un droit moyen de 34.41 p. 100, bien près de 35; pour les laines, le droit en moyenne a été l'année dernière de 29.10 p. 100, ou 30 p. 100. Ce devait être, pensions-nous tous, le chiffre le plus favorable; mais en vertu du tarif de préférence, les droits sur les laines de toutes sortes ont donné une moyenne de 26.81 p. 100. J'insiste sur ce point, car je crois que certains députés ont fait erreur en supposant que les lainages de toute espèce ont payé 30 p. 100 comme minimum.

Et maintenant, après avoir payé à mon honorable ami le député de Wentworth (M. Sealey) un juste tribut d'éloges pour sa courageuse conversion, après avoir également félicité mon honorable ami le député de Lanark-nord (M. Thoburn) pour l'admirable discours qu'il nous a fait entendre aujourd'hui et pour les précieux renseignements qu'il nous a communiqués touchant l'industrie lainière, je crois devoir m'en tenir là. Si d'autres après moi prennent la parole, je me réserve de faire quelques remarques additionnelles quand le budget nous sera présenté, et le ministre des Finances, bien que je n'en doute pas, me donnera l'occasion d'ajouter quelques paroles.

M. G. E. McCRANEY : A cette heure avancée de la nuit, je ne voudrais pas longtemps retenir l'attention de la Chambre, et je me contenterai d'exposer brièvement quel est le sentiment public dans cette portion de l'Ouest que j'ai l'honneur de représenter.

La question qui ait en ce moment l'objet de nos délibérations existe depuis que ce parlement a commencé d'être, et elle ne cessera d'être chaque année agitée aussi longtemps que vivra ce parlement. C'est la lutte antique du fabricant que l'on protège et du consommateur qui paye. Mon honorable ami le député de Grey-nord (M. Sproule) nous a dit que, dans son comté, cette question d'un accroissement des droits sur les laines a été, au cours de l'élection, fort débattue à chaque assemblée tenue dans la division. Comme on le sait, bien des questions se discutent pendant une campagne électorale, et cependant, ils sont rares ceux qui, en venant ici, peuvent se réclamer de tel ou tel article de leur programme comme ayant assuré en leur faveur le résultat de l'élection. Tout ce que je puis dire, c'est que, chez moi, la question des laines a aussi été discutée, et, s'il m'a été donné par mes commettants un mandat, c'est celui de m'opposer à toute augmentation des droits sur les lainages. Elle a été discutée au double point de vue du fabricant et du producteur.

M. D. HENDERSON.

La population que je représente, plus que partout ailleurs peut-être au Canada, à cause de notre climat si rigoureux, fait usage de laine dans ses habillements; nous ne sommes pas riche là-bas, et il faut nous en tenir à des vêtements quelque peu grossiers. J'ai dû particulièrement m'intéresser à cette affaire, car dans mon propre comté, on a soutenu contre moi que c'était le parti conservateur qui en ce pays patronisait l'idée d'un abaissement des droits, et qu'en m'élisant on élisait un partisan de la politique de protection. Aussi, ai-je été très heureux d'entendre mon honorable ami le député de Peel (M. Blain), se déclarer en faveur d'un tarif assez élevé pour introduire l'entrée en ce pays de tout objet qui se peut produire ou manufacturer ici. Voilà, je crois, qui va convaincre mes gens que la politique du parti conservateur, dont il est l'un des membres les plus éminent, n'est pas une politique d'abaissement de tarif, mais, au contraire, de surélevation des droits.

Mon honorable ami a parlé des instruments agricoles, et c'est là une question qui a été également fort débattue dans mon comté. A Rosthern, où j'habite, dans un des premiers engagements de la lutte, auquel se sont trouvés présents l'honorable chef de l'opposition (M. Borden) et les honorables députés de Grenville (M. Reid) et de Qu'Appelle (M. Lake), j'ai été fort amusé d'entendre ce dernier faire honneur au parti conservateur d'avoir prêché une diminution des droits sur les instruments d'agriculture; et, mieux que cela, il fallait voir de quel air satisfait le chef de l'opposition accueillait les applaudissements provoqués par ces paroles de l'orateur.

Jamais en présence de mes électeurs, je n'ai parlé différemment de ce que j'ai fait ici, lorsque cette question étant mise en délibération devant le comité de cette Chambre, j'ai déclaré n'être pas en faveur de la résolution proposée par l'honorable député de Souris (M. Schaffner). La Chambre se rappellera que nul autre débat n'a eu lieu qu'en comité, et, par suite, aucun vote n'a été enregistré. Quoi qu'il en soit l'opinion telle qu'alors exprimée et par le chef de l'opposition et par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ne favorisait guère l'attitude prise par l'honorable député de Souris. A mon avis, si nos populations de l'Ouest avaient pu croire que l'opinion émise par l'honorable député de Souris était bien celle d'un grand parti politique au Canada et que cette opinion, avec l'arrivée au pouvoir de ce parti, deviendrait la loi du pays, le résultat des élections aurait pu être bien différent, et si, pour la Saskatchewan, c'eût été les conservateurs qui comme parti, se seraient ralliés à cette politique, on n'aurait certainement pas de cette province envoyé ici un représentant seulement de ce parti.

M. BLAIN: Mon honorable ami dit-il qu'il est opposé à la résolution de l'honorable député de Souris?

M. McCRANEY: Parfaitement.

M. BLAIN: En ce cas, nous ne différons pas quant à cela.

M. McCRANEY: Peut-être; mais là où nous différons, c'est pour le point de vue et pour les raisons invoquées. L'expérience que j'ai des populations de l'Ouest me convainc d'une chose, c'est que jamais le parti conservateur, moins encore quand nous aurons une représentation plus nombreuse, ou quand il aura mûri la politique qu'il a préconisée au cours de la dernière campagne celle d'un tarif de revenu, jamais dis-je, ce parti ne risquera de nous faire la lutte avec un programme outrancier de protection quand même.

C'est amusant pour moi, après avoir entendu la profession de foi de certains chefs conservateurs de l'Ouest sur la question d'un tarif réduit, de constater dans cette discussion, un retour aux anciens principes, d'entendre les honorables députés conservateurs réclamer l'augmentation des droits sur les lainages, déclarer que le tarif n'est pas assez élevé, et que l'on devrait permettre aux industriels de prendre plus d'argent au public. Dans toutes les discussions de ce genre, les affirmations au sujet des prix sont toujours plus ou moins exactes. S'il était possible d'effectuer le résultat anticipé par les honorables députés de la gauche, c'est-à-dire d'augmenter les droits de douane sans augmenter le prix des produits fabriqués, je crois que personne ne leur offrirait d'opposition. Mais c'est un faux principe, à mon avis.

On a discuté, ce soir, sur la protection à accorder au cultivateur. Je dois dire que si vous appliquez un mauvais principe à l'industriel, sous forme d'un tarif protectionniste, il vaut autant étendre l'application du même principe au cultivateur. Mais j'ai toujours pensé qu'il faut être très prudent, même en accordant cette soi-disant protection à l'agriculteur, car, comme on l'a dit au cours de ce débat, il est possible de lui faire accroire, comme dans le cas des droits sur le blé, qu'il reçoit le même avantage que le voisin, afin de le mieux disposer en faveur d'impôts beaucoup plus lourds que ceux qu'il croit imposer à tous les autres pour l'aider dans sa besogne.

Une grande quantité de céréales, dans la partie du pays d'où je viens, n'est pas de la première qualité, à cause de la gelée, ou d'autres causes qui se produisent en automne. L'on serait tenté de croire que l'élevage des porcs devrait se faire sur une grande échelle à cet endroit. Il n'en est rien. On fait une grande consommation de lard dans nos régions, mais je ne proposerai certainement pas au Gouvernement d'imposer un droit sur le lard pour inviter nos cultivateurs à se livrer à l'engrais des porcs. A mon avis, nos cultivateurs doivent cesser la culture exclusive du blé. Il faut qu'ils sachent qu'ils peuvent employer leur grain à l'engrais des animaux. J'aime autant leur enseigner ces méthodes que de leur dire qu'ils pourront pratiquer l'engrais des porcs si seulement ils imposent un droit sur certains produits venant d'un pays étranger.

Une personne de Winnipeg me disait, deux ou trois ans passés, que les dindes qui se vendaient à Noël à Winnipeg venaient d'Ontario. J'en fus surpris, car cela n'a pas sa raison d'être dans une province où les céréales viennent si abondamment, et où les volailles pourraient être engraissées, il me semble, à bien meilleur marché que partout ailleurs au Canada. Si la population de l'Ouest veut se livrer à l'engraissement des volailles, je crois qu'elle devrait le faire dans une certaine mesure, mais je ne proposerai pas l'imposition d'un droit sur les poulets et les dindes importés de Saint-Paul. Ces résultats ne sont pas tant le fruit d'un tarif douanier, que de l'influence des associations de cultivateurs, des fermes d'expérimentation et autres choses semblables.

Nous consommons beaucoup de fruits dans les plaines de l'Ouest. On a prétendu que les cultivateurs d'une partie du pays devraient être imposés pour aider les cultivateurs d'une autre partie du pays qui cultivent les fruits. Par ce moyen, vous augmentez le coût de l'existence, et ce que nous cherchons à atteindre dans l'Ouest, c'est de restreindre le plus possible le coût de l'existence, afin que le genre de vie du cultivateur soit aussi large que possible avec son gagne.

Cette question, à mon avis, n'affecte pas seulement les cultivateurs ; elle affecte aussi bien les populations des villes et des villages que celles des plaines. Elle a été discutée dans mon élection dans la ville de Saskatchewan, et dans tous les villages et hameaux de mon comté, et partout, excepté à un seul endroit, le candidat libéral a obtenu de fortes majorités. Je suis sûr que toute proposition en faveur de l'augmentation des droits sur les lainages ne rencontrera aucune approbation.

M. BLAIN : Que dites-vous de la province du Manitoba?

M. McCRANEY : Il n'y a pas à se prononcer sur la province du Manitoba en ce moment. Mais je crois qu'elle sera avant peu de l'avis que je viens d'énoncer. Maintenant, nos populations de l'Ouest sont canadiennes; elles veulent contribuer leur part des taxes, et c'est ce qu'elles font. Mais elles veulent autant que possible éviter tout ce qu'il y a de protectionniste dans le tarif. Elles veulent éliminer autant que

possible du tarif tout ce qui ne contribue pas à grossir le trésor public, mais à grossir les goussets des particuliers. Personne ne donne rien aux cultivateurs de l'Ouest, et je ne proposerai rien qui puisse amener ce résultat. L'honorable député de Peel (M. Blain) a suggéré que les provinces de l'Ouest devraient consentir à l'imposition d'un tarif protectionniste en faveur des provinces de l'Est, car, a-t-il dit, ces dernières ont dépensé beaucoup d'argent à construire des chemins de fer dans l'Ouest et ont sacrifié beaucoup de terrains en faveur des compagnies—une allusion, je suppose, au Pacifique-Canadien.

M. BLAIN: Je n'ai pas dit cela.

M. McCRANEY: Je ne tiens pas à mal interpréter les paroles de l'honorable député.

M. BLAIN: J'ai dit que le public canadien ayant dépensé de grandes sommes d'argent à construire des lignes transcontinentales, il serait possible pour une partie du pays de fournir à l'autre partie les produits dont elle viendrait à manquer.

M. McCRANEY: Ce n'est pas du tout ce que j'avais en vue.

M. S. SCHELL (Oxford-sud): Je n'ai pas l'intention, à cette heure avancée de prononcer un discours, mais j'ai tant étudié cette question, surtout l'élevage des porcs, la production du bacon et des jambons, que je me sens forcé de prendre part à la discussion. Avant la mise en vigueur du tarif McKinley, nous importions considérablement sur le marché des Etats-Unis, nous produisions du gros lard; fort jambons, bacon épais, etc. Dès que le tarif McKinley vint en vigueur, ce marché nous fut virtuellement fermé, et en conséquence, nous fûmes obligés de tourner les yeux vers le marché anglais. Comme résultat, en portant beaucoup d'attention aux exigences de ce marché, nous pûmes en peu de temps augmenter nos exportations de $8,000,000 en 1897 à $15,000,000 en 1904. Aussitôt les cultivateurs d'Ontario, et je crois, de Québec, s'aperçurent que c'était une des industries les plus rémunératrices qu'ils avaient jamais exploitées.

Nos exportations augmentèrent jusqu'en 1904, et tout le monde croyait qu'elles pourraient continuer ainsi indéfiniment. Vous ne trouverez peut-être pas un seul cultivateur qui ne vous dise que l'élevage des porcs a été sa meilleure source de revenu. Nos exportations toutefois ont diminué depuis 1904 et depuis un an ou deux, la situation est si menaçante que l'association des engraisseurs de porcs s'est adressée au Gouvernement pour savoir s'il n'y a pas un moyen d'améliorer la situation. Cette année surtout, il va falloir absolument agir dans ce sens, sinon l'industrie de l'empaquetage du lard, dans laquelle tant de capitaux sont engagés sera dangereusement compromise. Nous savons que les grands abattoirs n'ont pas la moitié assez de porcs pour les tenir en exploitation. Plusieurs fabriques ont cessé de fonctionner et il s'est perdu beaucoup d'argent surtout l'an dernier. Les empaqueteurs ont payé de bons prix aux cultivateurs, plus cher je crois, que ne le justifient les prix du marché anglais. Je sais, par exemple qu'en octobre novembre et décembre, les prix, bien que légèrement moins élevés qu'aujourd'hui, l'étaient encore plus que n'en pouvaient payer les empaqueteurs et exporter avec profit sur le marché anglais. Ils ont perdu lourdement sur les produits qu'ils ont exportés pendant ces trois mois sur le marché d'Angleterre. Le bacon se vendait en Angleterre à 42s et 42s 6d, et à ce prix, nos empaqueteurs étaient incapables de payer 6½ cents ou 6 cents la livre sur pied.

Nous savons que le marché local a été assez satisfaisant. Je suis opposé à un tarif élevé sur aucune des commodités de la vie. Je ne crois pas qu'il faille venir en aide à aucune industrie, si elle ne peut pas se soutenir d'elle-même avec un tarif modéré. D'aucuns vont prétendre, je suppose, que 2 cents par livre sont une bonne mesure de protection sur le lard. Je crois, en effet, que c'est un tarif très protecteur sur le lard en baril, et je n'approuve pas, autant que je comprends la situation, l'augmentation des droits sur le lard en baril. Deux cents la livre sur du lard à 10 cents la livre sont une assez forte protection, et ce qui est plus, nous ne produisons pas ce genre de lard au Canada. Nous nous sommes surtout appliqués à élever une espèce de porc maigre, léger, adapté tout spécialement à la production de la meilleure qualité de bacon, et nous avons développé ce commerce au point où nos empaqueteurs préparent ce bacon infiniment mieux qu'aux Etats-Unis, aussi bien qu'au Danemark et, je crois, qu'en Irlande. Je doute qu'il se produise au monde un meilleur bacon qu'au Canada. Deux cents la livre sur un bacon qui se vend 15 cents la livre ne sont pas, je crois, un tarif protecteur élevé ce n'est même pas du tout, à mon avis, une protection à moins, peut-être que ce soit une protection accidentelle. C'est un impôt pour les fins du revenu seulement, et encore est-ce un impôt très réduit. Je ne crois pas que quatre cents la livre seraient un droit trop élevé sur le bacon. D'aucuns pourraient dire que c'est un droit protecteur. C'est possible, mais ce n'est pas une protection trop élevée; elle serait très modérée à ce prix.

M. LENNOX: L'honorable député croit-il que 5 cents la livre seraient un droit protecteur élevé?

M. SCHELL: C'est un peu fort.

M. LENNOX: Quatre cents sont aussi plus fort que deux cents.

M. SCHELL: Je crois que 2 cents ne sont pas du tout un droit protecteur, dans le sens ordinaire de l'expression. Trois cents pourraient améliorer la situation. Mais ce que je veux surtout faire observer à la Chambre, c'est que nos cultivateurs produisent un bacon de toute première qualité, et cependant, nos marchands ont importé l'an dernier des Etats-Unis un bacon de moins bonne qualité qu'ils ont vendu en concurrence au nôtre. Ces importations de bacons, de jambons et probablement d'épaules, ont atteint l'an dernier le chiffre de $800,000.

Il n'y a aucune raison qui nous empêche le conserver le marché canadien à ce bacon de haute qualité, et notre population ne s'opposerait pas à cette augmentation modérée quand elle saura qu'on lui donne du bacon canadien, le meilleur bacon, de meilleure qualité que celui qu'elle peut avoir aux Etats-Unis. Je ne crois pas que nous aurions à payer un sou de plus par livre, si l'on mettait un droit assez élevé pour protéger cette industrie. Si nous pouvions produire plus de porcs nous aurions par le fait plus de lard. Je ne demande pas que l'on augmente les droits sur la graisse. Si nous pouvions amener nos cultivateurs à élever des porcs en plus grand nombre et à développer cette industrie de classe supérieure à l'avantage de tous, je crois que nous rendrions un grand service au pays. On ne pourrait pas nous faire le reproche de demander là une protection élevée. Si nous prenons en considération la qualité et la valeur de l'article nous n'avons qu'un tarif de revenu. Je crois que cela aiderait beaucoup à résoudre la difficulté. Les cultivateurs seraient encouragés à se livrer d'avantage à l'élevage des porcs de la qualité propre à la production du bacon. Je crois que l'on pourrait amener les cultivateurs des provinces de l'Ouest à se livrer davantage à cette industrie. Le gouvernement de l'Alberta a nommé une commission pour faire une enquête sur la question, et cette commission a fait un rapport au Gouvernement dans lequel il lui conseille lui-même de construire une usine pour aider au développement de cette industrie.

Du moment que l'on sera assuré que l'Alberta produira un millier de porcs par semaine on demandera au gouvernement de cette province d'aider à développer cette industrie en construisant lui-même une usine qui sera exploitée dans l'intérêt des cultivateurs en général. L'Alberta devra être avec la Saskatchewan et le Manitoba, l'une des provinces où l'on élèvera le plus de porcs. Je crois que les cultivateurs seraient induits à porter plus d'attention à cette industrie, et je crois aussi que ceux d'Ontario au lieu d'élever moins de porcs qu'ils en élevaient il y a cinq ou six ans, seraient portés à donner plus d'attention à cet élevage. Je sais qu'il en a été ainsi dans une des industries les plus rémunératrices de la province d'Ontario, et les cultivateurs aujourd'hui y font de l'argent. Nous savons que la nourriture pour les bestiaux se vend un prix élevé et que c'est là une des raisons qui ont porté nos cultivateurs à abandonner jusqu'à un certain point l'élevage des porcs. Je sais que le porc du Danemark fait aujourd'hui concurrence à notre propre porc en Angleterre, et nous savons aussi que dans les mois d'octobre, de novembre et de décembre le prix en est tombé très bas. Les saleurs perdaient de l'argent et ne payaient pas aux cultivateurs pour leurs porcs un prix aussi élevé que ceux-ci demandaient et croyaient avoir droit d'obtenir, vu le prix élevé de la nourriture pour les engraisser. Je crois que cela aiderait matériellement à résoudre la question si le Gouvernement imposait un léger droit sur le bacon et le jambon.

Je ne veux pas parler plus longuement sur cette question. Je me proposais de donner quelques statistiques, mais je vois que ce terrain a été bien couvert. Les conditions actuelles du commerce et la quantité de lard qui est importée ont été expliquées, et je ne fatiguerai pas la Chambre en lui donnant d'autres chiffres à ce sujet, mais je désire lui faire bien comprendre, ainsi qu'au Gouvernement, que cette industrie aujourd'hui n'est pas en état tout à fait satisfaisant pour les saleurs ou pour les éleveurs de porcs. Je crois que cette légère augmentation aidrait beaucoup à relever le commerce et à le stimuler. Cela donnerait une impulsion au commerce et il ne serait pas mal d'en faire une expérience. Nous ne pourrions pas en souffrir. Les avantages pourraient ne pas être aussi grands que ceux que nous espérons recevoir, mais personne ne pourra en souffrir. Nous produisons suffisamment pour approvisionner nos marchés canadiens; nos consommateurs ne seraient pas obligés de payer un sou de plus par livre et ils auraient au moins l'avantage d'avoir sur leurs tables le meilleur jambon qu'il est possible d'obtenir en Europe ou aux Etats-Unis.

M. J. P. TURCOTTE (Québec-comté) (texte): Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée de la soirée, je ne veux pas retenir la Chambre bien longtemps, mais j'ai promis à mon honorable ami de Wentworth (M. Sealey) que je dirais quelques mots à l'appui de ses remarques. Je crois que l'occasion est bonne, surtout pour un député qui représente un comté agricole; lorsqu'une question comme celle-ci se rapportant à l'agriculture est soumise à la considération du Parlement, le moins qu'il puisse faire c'est de revendiquer les droits de la classe agricole. Il importe que cette classe sache que ses députés s'occupent de ses

intérêts et de tout ce qui se rapporte aux produits de la terre.

La question de principe est intervenue. On a discuté ce sujet au point de vue de la théorie du libre-échange et de la protection, et naturellement les partis se sont mis en guerre l'un contre l'autre. Je ne veux pas entrer sur ce terrain; mais s'il me fallait le faire, ma profession de foi serait celle du parti libéral, en faveur du libre-échange pour lequel il a combattu depuis bien longtemps. On sait les luttes que ce parti a soutenues pour le triomphe de l'idée du libre-échange. Cette idée a été discutée devant le peuple, et le peuple a fini par l'adopter. Je crois que le développement croissant de la fortune publique au Canada démontre que c'est l'intérêt véritable du peuple de ne pas lutter à outrance contre l'industrie étrangère, car, en définitive, ce sont les pauvres gens, la masse des consommateurs qui paient les droits protecteurs. Ce sont les consommateurs qui paient ce qu'on pourrait appeler les frais de la barrière du tarif. Dans ces conditions, nous croyons que l'intérêt du peuple est que ces droits soient le moins élevés possible. La saine théorie, celle adoptée par notre parti, est un tarif de revenu, permettant d'administrer les affaires publiques convenablement, et je crois que nous ne devons pas aller au delà.

Je ne me servirai donc pas des mots de libre-échange et de protection; je me placerai au point de vue seul de la statistique, qui accuse un état de choses déplorable. Ainsi l'annuaire statistique de l'année dernière nous fait voir la différence qu'il y a entre les exportations de porc du Canada aux Etats-Unis et les importations de ce même produit des Etats-Unis au Canada. Voici ce que j'ai constaté et qui me paraît bien extraordinaire. Pendant les années de 1903-04-05-06-07, soit cinq années, nous n'avons exporté que 489,757 livres de viande de porc aux Etats-Unis, ce qui représentait une somme de $64,912 seulement dans ces cinq années, tandis que nous avons importé pendant la même période 34,192,107 livres, soit pour une somme de $2,521,436. Pour la dernière année, soit 1907, nous avons importé des Etats-Unis 7,505,848 livres de porc valant $615,000. Il faut remarquer que ces derniers chiffres ne sont que pour neuf mois de l'exercice financier de 1906-1907, tandis que nous n'avons exporté que 84,518 livres de porc dans la même période, représentant $13,495. C'est là une différence énorme. C'est une constatation de fait qui indique que pour une raison ou pour une autre, la viande de porc qui est consommée au Canada ou qui est employée dans la production des conserves alimentaires, ou encore qui est transformée en bacon ou jambon, vient pour la plus grande partie des Etats-Unis. Cette constatation est de nature à humilier l'orgueil national parce que nous avons tout ce qu'il faut pour l'élevage et l'alimentation de ces animaux.

Comment se fait-il que la production de viande de porc soit si peu considérable dans le pays? Voilà un état de choses qui mérite la considération du Gouvernement. Le remède proposé n'est peut-être pas adéquat. Il est possible qu'en élevant les droits d'importations sur la viande de porc de deux à quatre cents par livre, nous ne protégions pas le cultivateur de façon à accroître sa puissance de production de la viande de porc, mais enfin, il y a là une question qui mérite d'être mise à l'étude. Il se peut qu'il en soit pour cette viande comme pour certains produits manufacturés. On sait que, lorsqu'il y a surproduction aux Etats-Unis, les manufacturiers s'entendent pour déverser sur le Canada une grande partie de cette surproduction à des prix inférieurs de façon à faire une concurrence désastreuse aux industries nationales. On sait également que des mesures ont été prises pour nous protéger contre ce procédé de nature à déprimer nos industries.

J'ai raison de croire avec l'honorable député de Wentworth, que le même procédé a été adopté ici, et qu'à certains moments la surproduction de la viande de porc aux Etats-Unis est envoyée au Canada dans les mêmes conditions, c'est-à-dire, de manière à faire une concurrence désastreuse à notre propre industrie.

Je crois qu'il est temps de prendre des mesures pour mettre fin à cette concurrence illégitime et désastreuse à nos cultivateurs. Du reste, la plupart des députés, qui sont ici pour étudier les conditions économiques du pays, ne sont pas capables, dans un cas comme celui-ci, d'aborder cette question avec la même connaissance des faits que possèdent les hommes du métier. Mais nous avons, pour nous guider, les résolutions adoptées par l'association des éleveurs de porcs du Dominion et d'autres associations du même genre. Ces résolutions ont été passées après un mûr examen du mal et une complète étude du remède à y apporter. Nous avons donc un ensemble, une collectivité d'agriculteurs, d'hommes d'expérience qui viennent dire: Nous avons besoin de relever cette industrie qui est essentielle au progrès et à la richesse du Canada; nous demandons aux législateurs de nous donner les moyens de lutter contre cette concurrence désastreuse qui nous vient des Etats-Unis. On suggère d'élever le droit de deux à quatre cents par livre. Ce moyen peut être bon, il peut être jugé moins bon. Je sais bien que les honorables amis de l'opposition ne diront pas qu'il est mauvais, puisqu'il est conforme à leur principe protectionniste.

Quant à nous, libéraux, je concours, pour ma part, dans l'idée émise par l'orateur qui m'a précédé, qu'il n'y a pas là ce qu'on peut appeler une véritable protection. La protection telle qu'on l'entend généra-

ment, a pour but d'empêcher la concurrence dans les manufactures et les arts.

Je ne crois pas qu'on puisse assimiler l'élevage du bétail à une manufacture. Il n'y a pas de parité et conséquemment on ne peut pas raisonner, au point de vue des produits du sol et de la ferme, de la même manière que pour l'industrie manufacturière.

Je crois que le Gouvernement, qui est éveillé à tout ce qui peut contribuer au développement de la richesse du pays, devrait tenir compte des remarques qui ont été faites, surtout des statistiques sur lesquelles j'ai attiré l'attention et qui accusent un état de choses anormal. Si nous importons des Etats-Unis, dans une seule année, plus de viande de porc et pour un plus fort montant que nous n'en avons exporté durant une période de cinq années, il y a là un phénomène économique absolument désastreux et absolument humiliant pour nous.

C'est au Gouvernement à étudier cette question, et je sais que les ministres sont capables de prendre les mesures propres à faire cesser cet état de choses.

J'ai reçu des agriculteurs du comté de Québec des représentations verbales, des lettres me signalant la concurrence absolument désastreuse que subissaient nos cultivateurs qui se livrent à l'élevage du porc. Ils alimentent des établissements de la ville où l'on se sert en grande quantité de la viande de porc pour le jambon et le bacon. Or nos industriels, nos marchands de la ville de Québec ne peuvent lutter avantageusement contre la concurrence des produits des autres parties du pays et même de l'étranger, parce qu'ils ne peuvent pas se procurer la matière première, la viande, dans les conditions voulues pour l'exploiter d'une manière avantageuse. On me répondra:—et c'est la grande raison qu'on invoque—Puisque vos amis de Québec ne peuvent pas produire la matière première à aussi bon marché que le produit similaire qui vient de l'étranger, vous n'avez pas le droit de vous plaindre, puisque le consommateur, en fin de compte, il n'y a pas de doute, paiera meilleur marché pour son alimentation. Cela est vrai, mais il faut considérer la chose à un autre point de vue. Souvent cette viande, comme je l'ai dit tout à l'heure, qui nous vient de l'étranger, n'arrive pas ici dans des conditions normales; c'est le surplus qui est introduit frauduleusement dans le pays. Ce n'est pas un commerce régulier, ceux qui sont familiers avec cette question le savent bien.

Dans tous les cas, je crois que, à l'heure qu'il est, en présence des remaniements universels de tarif qui se font dans tous les pays—les Etats-Unis se protégeant contre le Canada comme contre les autres pays—des traités de commerce se faisant entre deux ou trois pays pour se protéger mutuellement contre certaines concurrences étrangères, tout cela indique que dans les questions de commerce, comme dans les questions vitales pour une nation, il n'y a pas de théorie inflexible qui puisse être appliquée. Il faut plus ou moins faire fléchir les principes. Et s'il est une occasion où le devoir des gouvernants de faire fléchir les principes s'impose, c'est lorsqu'il s'agit de la grande classe des cultivateurs de ce pays qui, en définitive, sont en train de faire du Canada une des plus grandes nations du vingtième siècle. Pour ces raisons, j'espère que le Gouvernement trouvera moyen de venir en aide à la classe agricole et, par là même, il aura bien mérité de la patrie.

M. T. A. LOW (Renfrew-sud): Monsieur l'Orateur, à une heure aussi tardive, le devoir de la brièveté s'impose. Au cours de ce débat, le député de Simcoe-sud (M. Lennox) s'est posé en champion du cultivateur; le député de Lanark-nord (M. Thoburn) s'est fait l'interprète des classes ouvrières et maintenant je désire présenter quelques observations au point de vue des intérêts de la fabrication des lainages, étant moi-même intéressé dans une fabrique de tissus de laine. A en juger d'après le ton des observations de mon collègue (M. Lennox) je ne saurais me persuader qu'il ait voulu convaincre la Chambre qu'elle devait le prendre au sérieux, et quant au député de Lanark (M. Thoburn), il n'a pas envisagé la question sérieusement. Jusqu'à un certain moment de sa harangue, mon collègue n'a pas manqué d'une certaine gravité; mais quand il s'est posé en interprète de la classe ouvrière, je n'ai pu empêcher le doute d'envahir mon esprit. Puis, le député de Grey-est (M. Sproule) n'a certainement pas parlé sérieusement, puisqu'il a tenu le Gouvernement responsable de la ruine de certaines filatures de laine détruites par l'incendie, il y a vingt ou trente ans.

M. LENNOX : Mon collègue voudra-t-il désigner une filature de laine réduite en cendres, il y a vingt ou trente ans?

M. LOW : La fabrique de lainage Ancaster, me dit-on, a été détruite par les flammes il y a trente ans et la fabrique de Flamboro a été réduite en cendres, il y a vingt ans. Avant d'entrer dans le vif de la question, je tiens à ce que la Chambre comprenne parfaitement mon attitude sur cette question. Je ne tiens pas à passer pour un libre-échangiste; car, à mon avis, il importe de conserver notre marché national au bénéfice du peuple canadien. D'un autre côté, il faut se garder d'élever une muraille de Chine au bénéfice d'une classe de la population. Sans doute, je ne saurais prétendre avoir acquis autant d'expérience qu'en possède mon collègue (M. Thoburn) dans l'exploitation de l'industrie des lainages; mais, je puis à cet égard parler en meilleure connaissance de cause

que mon collègue de Simcoe (M. Lennox). La ville de Renfrew était dotée, depuis 40 ans, d'une fabrique de lainages, et il y a trois ans cette industrie a sombré. S'il fallait ajouter foi aux harangues des conservateurs, au cours de la dernière campagne électorale, force nous serait de croire que la ruine de cet établissement industriel a était provoquée par le régime fiscal du gouvernement actuel. Mais il n'en est rien. Il y a trois ans, les exploitants de cet établissement industriel sont tombés en déchéance, par suite de leur mauvaise gestion; alors, nous effectuâmes la réorganisation de la société et je dois le déclarer ici à la Chambre, jamais encore par le passé cette industrie n'a été aussi florissante qu'elle l'a été au cours des trois années dernières. Je tiens à apprendre à mon collègue (M. Lennox) que l'année dernière, les profits réalisés sur cette exploitation ont été de 29 p. 100; l'année précédente, les bénéfices s'étaient élevés à 26 p. 100, et la première année de notre exploitation, les bénéfices nets s'étaient chiffrés par 21 p. 100.

Un mot en réponse à une allégation formulée par le député de Lanark. On a prétendu, affirme-t-il, que par suite de l'infériorité des machines, les exploitants de fabriques de lainages au pays ne sauraient concurrencer le marché étranger. Je dois déclarer que, dans une large mesure, cette allégation est conforme à la vérité des faits. Il y a quelques semaines, j'avais le plaisir de visiter une importante fabrique de lainages de Montréal, dans le but d'acheter quelques-unes des machines non utilisées, et je fis observer à l'ancien gérant combien il était triste de voir se rouiller ainsi des machines, par suite du chômage et voici sa réponse: " C'est la faute du très honorable sir Wilfrid Laurier et de son gouvernement ". Il ignorait que j'étais ministériel.

M. LENNOX: Mon collègue a-t-il lu l'écrit livré à la publicité par ce même monsieur affirmant que si cette compagnie est obligée de clôre sa fabrique, cela tient à la préférence accordée à la Grande-Bretagne?

M. LOW: Je n'ai cure de l'allégation de ce monsieur, et avant de terminer mes observations, je convaincrai mon collègue que ce malheur n'a nullement été provoqué par l'impuissance de cette compagnie à fabriquer des tissus au prix minimum. Je prouverai que leur outillage ne leur permettait nullement de fabriquer des tissus au plus bas prix. J'ai donc visité cette fabrique, il y a quelques semaines et j'étais accompagné d'un spécialiste; or, à notre départ, cet homme pratique me dit: "Comment ces gens ont-ils jamais pu espérer qu'ils fabriqueraient des tissus à bas prix? Voyez la dilapidation de ce bâtiment; voyez cet encombrement de machines, dans un si mauvais état d'entretien qu'il devenait évidemment impossible de produire des articles à bas prix."

Je ne pouvais me rendre compte personnellement de la chose, mais tel est l'avis exprimé par cet expert. Voilà donc la meilleure réponse à apporter à ceux qui prétendent que la politique fiscale inaugurée par sir Wilfrid Laurier et son Gouvernement porte une atteinte préjudiciable à l'industrie des lainages du Canada. J'utilise les lumières acquises durant les quelques courtes années que j'ai consacrées à l'exploitation de cette industrie, ainsi que ce que j'ai constaté au sujet de l'exploitation de cette fabrique de lainages qui demeure inexploitée à Montréal. A titre d'intéressé dans une fabrique de lainages, je dois déclarer que le tarif actuel me convient parfaitement.

M. BLAIN: Faut-il inférer des observations de notre collègue que les machines utilisées dans les fabriques de lainages au Canada, d'une façon générale, sont d'un type suranné?

M. LOW: Je parle de ce que j'ai constaté; je ne suis pas en mesure de me prononcer sur le reste. Je ne parle que de science certaine.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Les députés qui ont porté la parole, cet après-midi, voudront bien croire que ce n'est nullement par manque de courtoisie que je me contente d'une courte observation en réponse à leurs harangues. Ils comprendront parfaitement que c'est là une question qui intéresse profondément les ministres; mais nous ne saurions exprimer d'avis à cet égard, avant la présentation de l'exposé budgétaire. Il ne conviendrait pas d'adresser de critique aux observations présentées par quelques-uns des députés qui ont pris part au débat; je pourrais, toutefois, observer que leur argumentation n'est ni aussi convainquante, ni aussi irréfutable qu'ils se le persuadent. Je me borne à ajouter que le Gouvernement a étudié la question, dans son ensemble, par le passé; qu'elle fait encore l'objet de ses préoccupations et qu'il l'approfondira encore davantage. Voilà tout ce que je me crois autorisé à dire, pour le moment.

(La motion est adoptée et la Chambre se déclare pour la forme en comité des subsides).

Il est fait rapport.

LE DISCOURS SUR LE BUDGET.

L'hon. M. FIELDING: Avant de proposer que la Chambre lève sa séance, qu'on me permette une simple observation: deux ou trois députés ont demandé certains renseignements par voie de dépôt de dossiers ou autrement, avant la présentation du dis-

cours budgétaire; or, comme il me sera peut-être impossible de déposer ces documents, aujourd'hui ou demain, je désire informer la Chambre que nous fixerons à mardi prochain comme date de la présentation de l'exposé des motifs et dans l'intervalle, les divers dossiers seront complétés.

M. HENDERSON: Les paroles du ministre seront sans doute consignées au compte rendu des débats, afin que nos collègues qui demandent le dépôt de ces dossiers seront au courant de la chose.

L'hon. M. FIELDING: Le but visé c'est que ces députés obtiennent ce renseignement, avant l'ouverture du débat budgétaire.

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. HENDERSON: Quel sera l'objet des délibérations de demain?

L'hon. M. FIELDING: Nous aborderons d'abord l'étude de la motion inscrite au nom du ministre des Postes; puis nous continuerons la discussion des subsides, à commencer par le budget du ministre de l'Intérieur.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et trente minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 14 avril 1909.

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

1re LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 134), déposé par M. Daniel (au nom de M. Roche), tendant à constituer en corporation l'association médicale canadienne;

Le 2e (n° 132), déposé par M. Rankin, relatif à certaines lettres patentes de Franklin Montgomery Grey.

QUESTIONS.

DRAGAGE DE LA RIVIERE OTONABEE.

M. BRADBURY (par M. Blain) demande:

1. Quand a commencé l'ouvrage au pont, ou près du pont de la rue Hunter, sur la rivière Otonabee, Peterboro? Combien il a été payé jusqu'ici sur cet ouvrage? Combien il reste dû sur les estimations provisoires transmises au département?

2. Quel est le volume total des déblais? Une partie du dragage a-t-elle été payée? Dans l'affirmative, à qui les paiements ont-ils été faits, et quel a été le prix à la verge? Si l'ouvrage a été fait à la journée, combien a-t-il été payé ou accordé par jour pour la drague, le remorqueur et les chalands?

3. Est-ce qu'il reste quelque chose à payer sur le dragage? Dans l'affirmative, combien?

4. Quand l'ouvrage sera-t-il terminé? Et quel est le coût estimatif total de l'ouvrage?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. a) Le 27 octobre 1905; b) $35,979.60; c) $894.

2. a) 63,564 verges cubes; b) Oui; c) De 1905 à 1907, la drague qui a exécuté ce travail avait été louée du département des Chemins de fer et des Canaux, le département des Travaux publics prenant à sa charge les frais d'exploitation et d'entretien. En 1908, la drague fut louée de Conroy frères, au prix de $6 de l'heure; le remorqueur, loué de George Lipsett, au taux de $10 par jour y compris les frais de combustible et les services de l'équipage.

3. Oui, $894.

4. L'ingénieur local fait rapport que pour terminer le bassin de virage, il faudra dépenser $5,000, et que les travaux devront être exécutés dans une période de trois ou quatre mois.

QUAI DE CHICOUTIMI.

M. GIRARD (par M. Brown) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il dû exproprier Côté, Boivin et Cie, de Chicoutimi, avant de commencer le prolongement du quai à cet endroit? Dans l'affirmative, pourquoi?

2. Quel prix le Gouvernement a-t-il payé à ces messieurs pour l'emplacement de ce quai tant en argent que sous forme de droits réservés par eux?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. a) Oui; b) La compagnie a exigé qu'on lui permît d'utiliser librement le quai une fois complété.

2. La somme de $3,000 a été payée pour le quai même, la compagnie se réservant 40 pieds de terrain à partir du côté nord du prolongement de son entrepôt sur toute la longueur de sa façade, cette partie devant être remblayée de terre par le département.

BARRAGES FLOTTANTS SUR LA RIVIERE SAGUENAY.

M. GIRARD (par M. Brown) demande:

1. Quelles compagnies ont demandé au Gouvernement de construire les barrages flottants sur la rivière Saguenay?

2. En quelle année ont-elles fait cette demande et en quelle année le Gouvernement l'a-t-il agréée?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Une demande a été faite par la compagnie de pulpe de Chicoutimi, en son nom et au nom de tous autres marchands de bois du district, savoir: Price frères et Cie, la compagnie de papier Battle-Island, Alfred Godbout et Cie, et la société Industrielle de Chicoutimi.

2. a) En 1904; b) la construction des barrages flottants a été commencée en 1905.

M. GIRARD (par M. Brown) demande:

1. Combien est-il dû au Gouvernement par la compagnie de pulpe de Chicoutimi, année

par année depuis 1903, pour utilisation des barrages flottants du Saguenay et contribution au maintien de ces barrages?

2. Le Gouvernement ne croit-il pas qu'en justice il doit forcer la compagnie à payer cette dette incontestable?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1.	Péages.	Contribution pour entretien.
1903..	Rien.	Rien.
1904..	"	"
1905..	"	"
1906..	$1,116 92	"
1907..	1,801 00	$2,446 32
1908..	1,533 30	3,578 66
Totaux..	$4,451 22	$6,024 98

2. Question actuellement soumise à l'exament du département de la Justice.

COURRIERS CONVOYEURS.

M. BOYCE (par M. Blain demande):

Le Gouvernement se propose-t-il d'augmenter les appointements et autres allocations des courriers convoyeurs au Canada? Dans l'affirmative, a-t-on adopté une échelle d'augmentation, et quand sera-t-elle mise en vigueur?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): La question est à l'examen.

DRAGAGE DE LA RIVIERE NEPIGON.

M. BOYCE (par M. Blain) demande:

1. Quelque argent a-t-il été voté par le Parlement au cours de la session de 1908 pour le dragage fait à l'embouchure de la rivière Nepigon et dans la baie de Nepigon, lac Supérieur, par la compagnie de dragage des Grands Lacs, à responsabilité limitée, en vertu du contrat du 9 octobre 1908? Dans l'affirmative, quand le crédit a-t-il été voté, quel en était le montant, et quel est l'item du budget autorisant cette dépense?

2. S'il n'y a pas eu de crédit voté, en vertu de quelle autorité le marché a-t-il été accordé à ladite compagnie, et sur quels crédits la somme de $57,459.45 a-t-elle été prélevée? Sur quels crédits se propose-t-on de prélever le résidu de $50,012.25, dû à ce que l'on prétend, pour ouvrage exécuté en vertu dudit contrat en 1908?

3. Dans quels journaux les demandes de soumissions ont-elles été publiées, et à quelles dates?

4. A quelle date le travail a-t-il pris fin en 1908?

5. A-t-on essayé d'obtenir des soumissions autres que celle de la compagnie susdite la seule qui ait été reçue?

6. Quelle est la date de la soumission de ladite compagnie, et à quelle date a-t-elle été reçue au département des Travaux publics?

7. Quelles sont les dates respectives des paiements formant le total de $57,459.45, payés à compte en 1908, et quels autres paiements, s'il en est, ont été faits aux entrepreneurs depuis le paiement en dernier lieu mentionné?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Non.

M. J. GIRARD.

2. Les sommes payées jusqu'ici ont été prélevées sur le crédit "Dragage, Ontario et Québec", accordé en 1908, et on se propose de solder la dépense sur le crédit au même effet dans le budget supplémentaire de la présente session pour 1908-1909.

3 et 5. On se proposait d'inclure les noms de la rivière Nepigon dans l'avis d'adjudication d'entreprises de dragage pour Bowanville, Greenshoals, la baie de Jack-Fish, Leith, Newcastle, rivières à la Pluie et des Espagnols, avis qui a été publié dans les journaux entre les 3 et 17 juillet 1908 (Liste de journaux ci-contre.) Mais ce nom a été omis par inadvertance, et dès que l'omission eut été découverte, la lettre suivante a été adressée à MM. W. L. Horton, E. F. Bowman, Manley et Cie, la compagnie Canada Construction (à responsabilité limitée), la compagnie Canadian Dredge and Construction (à responsabilité limitée), la compagnie Randolph Macdonald (à responsabilité limitée), la compagnie C. S. Boone Dredging and Construction (à responsabilité limitée), la compagnie Penetanguishene Dredging et la compagnie Windsor Dredging (à responsabilité limitée), qui sont les seuls entrepreneurs de dragage dans cette partie du pays, à la connaissance du département.

Ottawa, 10 juillet 1908.

Messieurs,—Je vous adresse avec la présente un avis pour des travaux de dragage dans la province d'Ontario pour lesquels des soumissions seront reçues jusqu'au 17 courant. Veuillez considérer la rivière Nepigon comme ajoutée à la liste des endroits mentionnés dans l'avis, et où du dragage doit être fait.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
(Signé): R. C. DESROCHERS,
Secrétaire adjoint.

4. Le 5 décembre 1908.

6. a) Le 16 juillet, 1908; b) le 17 juillet, 1908.

7. a) Le 16 octobre, $27,459.45; le 22 décembre, $30,000. b) Rien.

DRAGAGE DANS ONTARIO. AVIS DATE DU 13 JUILLET 1908.

Comté d'Algoma: Dragage à Spanish river: Copper Cliff, "Courier"; Gore Bay, Manitoulin "Reformer"; Little Current, Manitoulin "Expositor"; Thessalon, "Advocate"; Bruce Mines, "Spectator"; Sault-Ste-Marie, "Express"; Sault-Ste-Marie, "Star"; Sault Ste-Marie, "Telegram"; Richard's Landing, "St. Joe Herald."

Comté de Durham: Dragage à Bowmanville, Newcastle:

Bowmanville, "Statesman"; Port Hope, "Guide"; Millbrook, "Mirror."

Comté de Grey: Dragage à Leith:

Clarksburg, "Reflector"; Flesherton, "Advance"; Massey, "North Shore News"; Thornbury, "Union Standard"; Meaford, "Monitor"; Meaford, "Express"; Owen

Sound, "Sun"; Owen Sound, "Advertiser"; Ayton, "Advance"; Chatsworth, "News"; Durham, "Grey Review"; Hanover, "Post"; Holstein, "Leader."

Comté de Russell: Dragage à Green Sheals, huit milles en bas d'Ottawa:

Aucun journal sur la liste pour le comté de Russell. Ottawa, "Free Press"; Ottawa, "Le Temps"; Ottawa, "Danebrog"; Ottawa, Dominion Presbyterian."

Thunder Bay et Rainy River: Dragage à Jackfish Bay, Rainy River—

Fort William, "Evening Herald"; Fort Francis, "Times"; Keewatin, "Enterprise"; Port Arthur, "Chronicle"; Port Arthur, "Herald"; Rainy River, "Gazette"; Wabigoon, "Star."

Trois insertions dans les quotidiens; 2 insertions dans les hebdomadaires.

Toronto, "Star"; Toronto, "Globe"; Chatham, "The Canadian."

APPROVISIONNEMENT DES BATTERIES A KINGSTON.

M. EDWARD (par M. Blain) demande:

1. Quelles personnes ont soumissionné pour la fourniture a) d'épiceries et b) de farine pour les batteries à Kingston pour l'année courante?

2. A qui a été adjugé la fourniture et quel prix a été stipulé pour les divers articles à fournir?

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. a) Des soumissions pour la fourniture des épiceries, etc., ont été reçues de MM. Andrew McLean, James Redden et Cie, John Gilbert et James Crawford.

b) Des soumissions pour la fourniture de la farine ont été reçues de MM. Andrew McLean, Jas Redden et Cie, Jas Crawford et R. Carson.

2. La fourniture des épiceries et des légumes a été adjugée à MM. Jas Redden et Cie, et celle de la farine forte de boulanger, à M. R. Carson. La fourniture de la farine de maïs a été adjugée à Jas Crawford, qui a refusé; la plus basse soumission suivante, celle de M. R. Carson, a été acceptée. Les prix stipulés par MM. Redden et Cie sont les suivants:

	Cts. par livre.
Bacon, breakfast	15 "
Bacon, frais	10 "
Pommes de terre	1 "
Haricots	3½ "
Marmelades, pures	10 "
Marmelades, composées	6½ "
Beurre ,en pains d'une livre	27 "
Beurre, en lots de 25 livres	20 "
Fromage	12½ "
Pois fendus	2¾ "
Sucre	4¾ "
Sel	0½ "
Café, Moca et Java, pur	22 "
Café, Santos	15 "
Thé, Ceylon de choix	22 "
Thé chinois	17 "
Poivre, pur	15 "
Poivre, composé	10 "
Légumes frais	1½ "
Saindoux	13 "
Levure de Fleischmann	30 "

Les prix de M. R. Carson, pour la farine étaient:

	Par sac de 98 lbs.
Farine forte de boulanger	$2.65
Farine de maïs	2.40

CHARBON POUR LE PENITENCIER DE KINGSTON.

M. EDWARDS (par M. Blain) demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la fourniture du charbon au pénitencier de Kingston pour l'année prochaine?

2. Quels sont les soumissionnaires et les prix par tonne stipulés dans chaque soumission?

3. Qui a obtenu la fourniture, et à quel prix?

4. Qui avait la fourniture l'an dernier, et quel était le prix?

5. Combien de tonnes de charbon ont été employées dans cette institution l'an dernier?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Oui, pour l'exercice 1909-10, pour criblures de houille seulement. Les autres qualités n'étaient pas requises.

	Par tonne.
2. Hammell & McLaughlin, Toronto	$2 65
P. Walsh, Kingston	2 70
Crown Coal Company, Toronto	2 41
Frontenac Lumber and Coal Company, Kingston	2 41
J. W. Peacock, Port Hope	2 40
G. Plunkett, Cobourg	2 40
James Sowards, Kingston	2 24
R. Crawford, Kingston	2 19

3. R. Crawford à $2.19 la tonne.

4. Chesnut et egg, P. Walsh, à 4.94 la tonne.

5. Criblures, R. Crawford, à $2.43 la tonne, 4,920 tonnes.

PENITENCIER DE KINGSTON.—LA GARDE DES PRISONNIERS.

M. EDWADRS (par M. Blain) demande:

1. Combien y avait-il de prisonniers au pénitencier de Kingston, le 31 mars, en chacune des années de la période 1900 à 1909, inclusivement?

2. Combien de gardes et de gardiens étaient employés audit pénitencier à la date, et pour les années ci-dessus mentionnées?

3. Quels étaient les salaires des gardes et des gardiens en 900, et quels en sont les salaires actuels?

4. Quelles sont actuellement les heures de service des gardes et des gardiens?

5. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'augmenter le salaire de ces fonctionnaires, ou d'en augmenter le nombre?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. 552, 525, 477, 452, 447, 449, 464, 458, 488 et 569, respectivement.

2. Y compris les contremaîtres des ateliers, qui sont des gardiens de la paix et les surveillants qui sont gardes de nuit: 62, 63, 62, 62, 63, 64, 66, 66, 63 et 65 respectivement.

3 .De 1900 à 1906, les gardiens recevaient $600 par année et les gardes, $500. Depuis 1906, les gardiens recoivent $700 par année et les gardes $600.

4. Le personnel de jour, en été (du 15 mars au 14 octobre), de 6 heures et demie du matin à 6 heures du soir. En hiver (du 15 octobre au 14 mars), de 6 heures et demie du matin, jusqu'à la fermeture du pénitencier, au coucher du soleil, sauf quelques gardes qui restent à leur poste jusqu'à 6 heures du soir, heure à laquelle le personnel de nuit commence son service. Le personnel de nuit, de 6 heures du soir à 6 heures et demie du matin, toutes les nuits.

5. Les salaires actuels sont les salaires maximum autorisés par la loi. L'augmentation dans le nombre des gardes dépendra du nombre des prisonniers.

PENITENCIER DE KINGSTON.—FOURNITURE DES POMMES DE TERRE.

M. EDWARDS (par M. Blain) demande:

1. Combien de sacs de pommes de terre ont été achetés l'an dernier pour l'usage du pénitencier de Kingston et à quels prix?

2. De qui ont-ils été achetés?

3. Des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, quels ont été les soumissionnaires et le prix mentionné dans chaque soumission?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice

1 et 2. 1,782 sacs, des fournisseurs et aux prix suivants:

Date.	—	Sacs.		Prix par sac.
1908.		No	Liv.	$ c.
23 avril...	Anderson Frère	10	..	1 00
23 " ...	"	23	..	1 10
8 juin ...	James Crawford	60	60	1 10
8 " ...	Jas. Redden et Cie	70	76	1 10
9 " ...	J. Terrill & Fils	111	45	1 00
6 juillet..	"	56	..	1 00
25 " ..	J. Meagher (pommes de terre nouvelles)	13	10	1 50
1er août ..	J. Gilligan "	10	60	1 42½
	J. McCaughey "	7	15	1 42½
1er " ..	J. Cuthill "	11	05	1 42½
1er " ..	J. Meagher "	12	59	1 35
4 " ..	F. Shurman "	16	19	1 35
5 " ..	J. Gilligan "	14	57	1 35
15 " ..	J. Creighton "	11	25	1 12½
15 " ..	Chas. Lee "	11	60	1 12½
15 " ..	Chas. E. L. Rose "	11	80	1 12½
24 " ..	John Mack "	13	45	1 00
29 " ..	J. Bradford "	10	..	1 00
5 sept ..	R. Hornbeck	13	..	1 10
10 " ...	R. Hicks	6	75	1 10
14 " ...	Jas. Redded et Cie	107	80	1 00
22 " ..	R. Carson	138	88	0 85
31 octobre.	Joseph Reid	821	..	0 70
1909.				
4 mars...	J. Keenan	55	63	0 80
13 " ..	J. O. Riley	63	14	0 80
16 " ..	M. Clow	99	46	0 80

M. A. B. AYLESWORTH.

3. Non. Nous essayons de cultiver les pommes de terre dont nous avons besoin, mais quand la récolte manque, comme l'an dernier, nous les achetons sur le marché, aux plus bas prix possible.

TRAVAUX PUBLICS DANS MIDDLESEX-OUEST.

M. THOMAS CHISHOLM (Huron) demande:

Quelle somme de deniers publics a été dépensée durant le cours des derniers vingt ans par le gouvernement fédéral pour les travaux publics dans le territoire qui constitue maintenant le comté de Middlesex-ouest?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): $69,271.87.

TROTTOIR DU BUREAU DE POSTE DE CHARLOTTETOWN.

M. GEO. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il construit un trottoir en béton autour du bureau de poste à Charlottetown (I.P.-E.), en 1908? Dans l'affirmative, a-t-il été construit par voie de soumission publique? Et quels étaient le ou les entrepreneurs?

2. Quelle était la superficie des travaux, et de qui les matériaux ont-ils été achetés?

3. Quel a été le coût respectif de la main-d'œuvre, du sable, du ciment et des autres matériaux?

4. A combien reviennent les travaux, quand et à qui en a-t-on payé le coût?

L'hon. M. PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 3. Oui. M. J. P. Nicholson, ingénieur de la ville de Charlottetown, a été invité à faire un prix

2 Trottoir en béton, 6,383 pieds superficie à 24 cts $1,531.92

Trottoir en gravier, 2,315 pieds superficie à 10 cts. 231.50

$1,763.42

4. a) $1,763.42; b) le 6 octobre 1908; c) à J.-P. Nicholson.

LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC.—CHARGE DE PREMIER RANG SUR L'ACTIF.

M. PERLEY demande:

Les légistes de la couronne sont-ils d'avis que la garantie de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer constitue sur l'actif de la compagnie, une charge ayant priorité sur les obligations privilégiées des première, deuxième et troisième émissions, tel qu'il a été déclaré dans la réponse donnée à une question faite le 31 mars 1909?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le ministre de la Justice a chargé M. Geo. Shepley du soin d'arrêter les dispositions du projet de loi et du nantissement qui s'y trouve annexé. La question ci-dessus lui ayant été soumise par le sous-ministre de la Justice. Voici la conclusion de l'avis qu'il a formulé, avis que le sous-ministre déclare partager en tous points:

"Le projet de loi relatif au prêt à consentir au Grand-Tronc-Pacifique autorise la compagnie du Grand-Tronc à devenir au contrat hypothécaire ou fiduciaire annexé au bill, et à donner la garantie prévue à l'article 3 du projet de loi, relativement au remboursement à l'Etat des deniers que l'on projette de prêter à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

"Par la garantie susdite, qui est pleinement énoncée au contrat hypothécaire ou fiduciaire, la compagnie du Grand-Tronc s'engage absolument à rembourser sans retard le principal et l'intérêt des obligations garanties par le contrat hypothécaire ou fiduciaire.

"Le deuxième paragraphe, article 4 du contrat fiduciaire, fait de la garantie en question une charge grevant la compagnie du Grand-Tronc et ayant priorité sur toutes les actions de cette compagnie, garanties, privilégiées ou ordinaires.

"Je considère qu'il n'est pas rigoureusement exact de dire que les actions privilégiées ou la garantie constituent une charge grevant l'actif de la compagnie. Aux termes de la loi portant sur ce sujet, la compagnie, en émettant des actions privilégiées, a contracté une obligation envers les porteurs de ces actions. De même la garantie constitue un engagement dont l'inexécution mettrait la compagnie dans le cas d'un débiteur.

"Il me paraît bien évident qu'aux termes du projet de loi et du contrat hypothécaire ou fiduciaire qui y est annexé, il est interdit à la compagnie de servir des dividendes sur les actions privilégiées avant d'avoir acquitté toute dette pouvant résulter de l'inexécution de la garantie. A cet égard, l'obligation créée par la garantie a le pas sur l'obligation déjà créée par rapport aux actions privilégiées."

INTERPELLATION SUR LE REGIME DES EAUX DE LA RIVIERE SAINT-PIERRE.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, je demanderai à proposer l'ajournement afin de pouvoir traiter en quelques mots une pressante question d'intérêt public. Pour me conformer au paragraphe 3 de l'article 37 des règlements de la Chambre, je dirai que la question d'importance publique urgente consiste dans l'assainissement immédiat de la vallée de la petite rivière Saint Pierre.

Cette question, je l'ai déjà soumise au ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham), et avec la permission de la Chambre, je vais exposer en aussi peu de mots que possible les besoins qui se font impérieusement sentir à cet égard.

Monsieur l'Orateur, si cette question ne portait pas en grande partie sur la santé des citoyens de Montréal et den environs, j'aurais attendu, pour la soulever, que l'étude régulière des articles du budget m'en fournît l'occasion; mais elle me paraît tellement urgente et tellement importante, que j'ai résolu, avec l'assentiment du ministre des Chemins de fer et des Canaux, de la signaler sans plus tarder à l'attention du Gouvernement et de la Chambre.

La plupart des membres de la Chambre ne sont pas sans savoir qu'à l'époque où l'Etat se chargea de construire le canal de Lachine, l'entreprise fut exécutée de façon à nuire sensiblement au desséchement du territoire compris entre Lachine et ce qui, dans le temps, n'était qu'un faubourg de la ville de Montréal. Le canal longe la rive du Saint-Laurent d'une extrémité à l'autre des rapides de Lachine. D'un côté se trouve le Mont-Royal, et le canal constitue en réalité une sorte de digue qui empêche les eaux du vaste territoire compris entre la montagne et le fleuve de suivre leur cours naturel. Ce barrage a eu pour effet, même dès le début, de provoquer chaque année l'inondation de cette partie du district de Montréal.

Dès l'origine, le Gouvernement s'est rendu compte de l'obligation qui lui incombait de faire des travaux de desséchement, obligation qu'il s'est efforcé à différents temps de remplir sans toutefois y réussir parfaitement. Le gouvernement qui a précédé celui d'aujourd'hui a fait exécuter, au coût de plus de $100,000, je crois, des travaux fort importants destinés à l'asséchement de la partie supérieure du territoire dont je viens de parler. Ces travaux remontent à quelque vingt ans, et le Gouvernement les a fait exécuter parce qu'il reconnaissait que la construction du canal nuisait à l'écoulement naturel des eaux du district tributaire de la rivière. Il va sans dire qu'à cette époque-là on attachait assez peu d'importance au desséchement et à l'assainissement de cette partie du territoire, parce que les habitations y étaient clairsemées; il s'y trouvait quelques cultivateurs avec qui le Gouvernement s'entendit en les indemnisant, après arbitrage, des pertes résultant des inondations et de l'absence d'égouts. Je crois que le Gouvernement a déjà fait construire sous le canal un ou deux égouts pour l'écoulement des eaux pluviales, et aujourd'hui encore, il lui reste ce moyen d'empêcher que chaque année les eaux du printemps couvrent longtemps le sol. Au cours des quelques années dernières, plusieurs municipalités se sont établies dans le territoire en question, il s'y est construit un très grand nombre de maisons d'habitation, ce qui fait que le problème du desséchement et de l'assainissement appelle une solution immédiate de la part de ceux qui sont chargés de veiller à ce que rien ne s'oppose à l'écoulement des eaux.

Avant ou après 1896, le Gouvernement du Canada a permis à la municipalité de La-

chine de déverser ses résidus liquides dans un égout principal qui, partant du haut de Lachine, allait aboutir très loin à la rivière St-Pierre, petit cours d'eau qui coule entre le canal et la montagne, traverse la municipalité de Notre-Dame-de-Grâce et une partie de la ville de Montréal, où il se déverse dans le Saint-Laurent. A cette époque, la municipalité, dont la population se chiffre à près de dix mille âmes, ne constituait, relativement parlant, qu'un petit village, et le Gouvernement ne voyait pas grand inconvénient au déversement des résidus liquides de ce village dans l'égout principal. Depuis, je le répète, nombre de municipalités ont surgi à peu de distance ou dans les limites mêmes du territoire en question: ce sont les municipalités de Westmount, du Boulevard Saint-Paul, de Notre-Dame de Grâce, de Montréal-Ouest—il en est peut-être d'autres que j'oublie. Toutes ces municipalités désirent déverser leurs eaux dans la rivière Saint-Pierre ou, si elles ne le peuvent pas, dans le Saint-Laurent; il leur faudra faire passer leurs égouts sous le canal de Lachine, ce qui leur suscitera de graves inconvénients, si toutefois la chose peut se faire. Je le répète, le Gouvernement a maintes fois reconnu sa part de responsabilité en ce qui concerne l'évacuation des eaux de cette étendue de territoire.

Depuis plus de cinq ans, le conseil provincial d'hygiène s'occupe tout particulièrement de cette question. A mainte et mainte reprise, il a appelé l'attention des municipalités et du Gouvernement sur la nécessité urgente d'assainir le terrain en question et sur le très grave inconvénient qu'il y a à laisser la municipalité de Lachine,—ville considérable qui s'agrandit de jour en jour,—déverser ses eaux d'égout dans la rivière Saint-Pierre qui les conduit jusqu'à Montréal et se trouve ainsi transformée en un égout découvert d'une longueur de cinq ou six milles. L'an dernier, émues par la gravité du danger qui les menace ainsi, ces municipalités et la ville de Montréal s'unissaient au conseil d'hygiène pour charger une députation d'aller aviser avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux aux moyens à prendre pour écarter cet inconvénient et ce danger de chaque jour.

Pour me servir de l'expression du Dr Lachapelle, président du conseil provincial d'hygiène, qui faisait partie de la députation, cet état de choses constitue un foyer d'infection menaçant la santé et la vie non seulement des habitants du voisinage, mais aussi des 400,000 habitants de la ville et de l'île de Montréal. Ce cours d'eau est en tout temps susceptible de répandre les maladies contagieuses au sein de la population avoisinante, d'où elles pourraient se répandre par toute la ville, atteignant indistinctement les pauvres et les riches.

M. F. D. MONK.

M. SAM. HUGHES: A quel endroit la rivière Saint-Pierre se jette-t-elle dans le Saint-Laurent?

M. MONK: Elle traverse le quartier Saint-Gabriel, à Montréal, et se déverse dans le Saint-Laurent en bas du canal. L'honorable ministre des Chemins de fer, qui est bien au fait de la situation, a fait une proposition qui a été acceptée par les maires, les représentants du conseil d'hygiène et la députation en général; il a déclaré que si le Gouvernement avait quelque obligation en l'espèce, les municipalités qui déversent ou désirent déverser leurs eaux d'égout dans cette rivière en ont également, et que, par conséquent, tous les intéressés devraient s'entendre pour faire dresser un plan sur lequel on se fonderait pour déterminer la part de contribution de chacun. La députation a agréé cette proposition. Il y a de cela environ un an. Le Gouvernement a nommé son ingénieur, M. Cripman, de Toronto; la ville de Montréal a nommé M. Janin, surintendant de l'aqueduc; les autres municipalités se sont entendues pour désigner comme leur représentant M. Fellows, ingénieur de la municipalité de Westmount.

Tous admettaient que le danger était immédiat et croissant, et qu'il fallait de toute nécessité prendre sans tarder des mesures afin de le supprimer. Cependant, ce sentiment ne semble pas avoir été partagé par ceux qui avaient mission de dresser les plans et de trouver les meilleurs moyens d'aplanir la difficulté.

Cette année, cette étendue de terrain a été inondée par le débordement des eaux de la rivière Saint-Pierre et des eaux d'égout qui s'y déversent, et cela m'a déterminé à rechercher ce que ces trois experts avaient fait. Autant que j'ai pu le constater, ils se sont réunis une fois ou deux, ont chargé l'ingénieur des canaux de la province de Québec de dresser des plans et lui ont conseillé de retenir les services d'un jeune ingénieur pour relever le niveau du sol. Pour cela, il fallait des fonds. Les municipalité versèrent $600, la ville de Montréal et l'Etat en firent autant et un fonds fut créé. On me dit que ce jeune ingénieur s'occupe de temps à autre de constater les sinuosités du terrain et d'accomplir certains travaux préliminaires.

J'ai pris la parole dans le dessein de prier mon honorable ami et le ministère de hâter l'accomplissement de la tâche confiée à ces experts. Le ministre dira peut-être que cela ne concerne pas plus l'Etat que les autres intéressés. Il n'est pas raisonnable de croire que les maires de ces municipalités s'intéresseront beaucoup à ces travaux. Ils ne peuvent rien faire sans se consulter entre eux et sans prendre l'avis des conseils municipaux, et la meilleure preuve qu'il leur est difficile d'agir, c'est que presque rien n'a été fait pour remédier à une situation aussi grave.

D'un autre côté, le ministre dispose des moyens d'accélérer les travaux préparatoires. Le sous-ministre est au fait de la situation. Il possède tous les plans qui ont été préparés et les demandes d'indemnités reçues et réglées de temps à autre. Mon honorable ami a aussi au bureau des canaux, à Montréal, le surintendant des canaux de la province qui relèvent de son autorité. Celui-ci connait parfaitement la situation.

Soit que cette question concerne surtout mon honorable ami, soit qu'elle regarde plutôt les autres intéressés, vu les danger qu'offre la situation, vu la nécessité urgente d'une intervention quelconque, je prie le ministre de ne rien négliger afin que ces experts mettent la dernière main à leur tâche et soumettent au ministère leur rapport, leurs plans et leurs conclusions concernant la solution immédiate de cette grave difficulté.

Le département de mon honorable ami, si ce n'est le ministère, a entrepris d'exécuter des travaux considérables à Saint-Jean (N.-B.), pour remédier au débordement des eaux du fleuve du même nom et à l'inondation des terrains environnants. Si je ne me trompe, on a représenté au ministère que le canal était l'une des causes principales de cette inondation. Cependant, il me semble que cette région est agricole. Il s'agit donc de rendre justice aux cultivateurs, question importante, je l'avoue. Dans le cas que je signale à la députation et au ministère, il s'agit de la santé d'une multitude de gens qui sont exposés à de grands dangers et qui, souffrent déjà parce que la population devient de plus en plus dense. La vie des enfants qui jouent sur les bords de ce ruisseau est constamment en danger et la fièvre sévit fréquemment dans les environs.

Dans ces circonstances, le ministre devrait intervenir et, s'il fait des instances auprès des experts, il obtiendra immédiatement leur rapport, je n'en doute pas, et on se mettra aussitôt à l'œuvre. En effet, dès que le rapport sera soumis au ministre et aux intéressés, une entente ne saurait manquer d'intervenir quant à la quote-part des dépenses que chacun devra supporter.

J'approuve la proposition que j'ai entendu énoncer plus d'une fois, en cette enceinte, au cours de la présente session, à savoir que c'est dans les temps de crise qu'il faut exécuter les entreprises publiques. Il est incontestable qu'il y a, à l'heure qu'il est, à Montréal et dans d'autres grandes villes du Canada un grand nombre de désœuvrés. On ne saurait mieux faire que de les employer à l'exécution de cette entreprise. Tout ce qui est nécessaire, c'est de faire comprendre aux experts la gravité de la situation, telle que le bureau provincial d'hygiène nous l'a dépeinte, de publier des avis d'adjudication et de commencer les travaux sans retard.

Je propose l'ajournement de la séance.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, l'hygiène est une question d'importance primordiale qui s'impose à l'attention de la Chambre, et j'ai écouté avec un vif intérêt les observations du représentant de Jacques-Cartier (M. Monk). Je saisis la gravité du sujet qu'il a traité. Il y a quelques mois, peut-être un an, on a appelé mon attention sur la situation qu'il a dépeinte et les démarches qu'il a mentionnées ont eu lieu. Mais il ne faut pas perdre de vue que cette entreprise n'est pas du domaine de l'Etat. Mon honorable ami semble supposer que le Gouvernement a entrepris d'égoutter cette partie de la ville de Montréal. Il n'en est rien. L'hygiène est du ressort exclusif des autorités provinciales et municpiales. Si le Gouvernement fédéral a des obligations, il doit être prêt à les remplir. Mais on lui a demandé de compatir aux griefs des habitants de la localité.

On a aussi affirmé que le Gouvernement avait assumé une certaine responsabilité en permettant à Lachine de se servir d'un égoût. La situation était alors absolument différente. Les petites municipalités qui ont surgi depuis dans les environs n'existaient pas encore.

Pendant la discussion de ce sujet, conscient de la gravité de la situation qui mettait en péril la santé de la population, j'ai compris que le Gouvernement, s'il avait quelque responsabilité, était tenu de remplir ses obligations en cette affaire. En son nom j'ai consenti volontiers à nommer un ingénieur qui agirait de concert avec les ingénieurs désignés par les municipalités et les autorités provinciales; mais ne perdez pas de vue que le département des Chemins de fer et des Canaux n'a pas pris la responsabilité de cette entreprise. Celle-ci, si elle est exécutée comme elle devrait l'être, et la préservation de la santé publique sont exclusivement du ressort des autorités provinciales et municipales et, subordonnées au règlement concernant l'hygiène et aux dispositions du code municipal.

En tant qu'intéressé, s'il l'est, le Gouvernement est prêt à contribuer au redressement des griefs de la population. Je ne saurais dire ce que les ingénieurs ont fait, car il y a à peine quelques instants que j'ai reçu l'avis de l'honorable député. La ville de Montréal est certainement la véritable intéressée. Les petites municipalités qui souffrent, dit-on, de cet état de choses le sont également, mais le bureau provincial d'hygiène, qui doit veiller à la santé publique, est assurément profondément concerné dans cette affaire. Quant au gouvernement fédéral, il s'acquitte de toutes ses obligations, s'il prend la part des responsabilités qui lui incombe et s'il se mon-

tre généreux à cet égard. Nous sommes prêts à le faire et à agir libéralement, mais je ne voudrais pas que mon honorable ami persistât à croire que le Gouvernement fédéral devrait exécuter cette entreprise aux frais de l'Etat. Ce sont des travaux municipaux ayant pour objet de préserver la santé publique. Le Gouvernement et le Parlement doivent accepter la part de responsabilité qui leur incombe, et ils le feront volontiers.

Je signalerai les observations de l'honorable député aux fonctionnaires de mon département et je me renseignerai sur les travaux de la commission et sur les conclusions qu'elle a soumises au département à la suite de son enquête.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark-sud): Monsieur l'Orateur, cette question m'est assez familière, vu que les événements qu'on a rappelés se sont passés lorsque je dirigeais le département des Chemins de fer et des Canaux. Si le Gouvernement est responsable dans cette affaire, c'est parce qu'en construisant le canal Lachine nous avons, pour ainsi dire, mis la population de Lachine dans l'impossibilité d'égoutter son territoire sans construire une conduite sous le lit du canal. A cet égard, la responsabilité de l'Etat remonte loin. Nous avons construit un égoût le long du canal et une conduite sous son lit afin d'égoutter cette municipalité, et je crois que nous avons approfondi la rivière Saint-Pierre à partir du canal Lachine jusqu'à la ville de Montréal. La somme de responsabilité de l'Etat se mesure ainsi: jusqu'à quel point avons-nous augmenté la difficulté d'égoutter cette municipalité pour des fins d'hygiène? Il est presque impossible aux habitants de Lachine de faire passer les égoûts sous l'embouchure ou la tête du canal. Il n'y avait pas d'autre moyen que de creuser un fossé le long du canal et de construire une conduite sous son lit pour égoutter la municipalité.

A tort ou à raison, le Gouvernement se chargea de l'entreprise et permit à la population de Lachine de faire passer les égoûts sous le lit du canal; de fait, ces travaux n'avaient pas d'autre objet que d'égoutter le village de Lachine. En creusant sous le canal, nous avons constaté que nous nous trouvions au-dessous du lit de la rivière Saint-Pierre, et nous avons été obligés d'approfondir celle-ci à partir du canal Lachine jusqu'à Montréal. En construisant le canal, nous avons mis ceux qui habitaient au nord dans l'impossibilité d'égoutter leur territoire sans faire passer les égoûts sous le canal. Voilà pourquoi l'Etat est tenu de faciliter l'égouttement du terrain. Cette rivière n'est qu'un égoût découvert; c'est une honte et un danger pour la population riveraine, et le Gouvernement devra un jour prendre des mesures pour faire disparaître ce foyer pestilentiel. L'étendue de la responsabilité de l'Etat devra être déterminée par un arbitrage entre lui et les différentes municipalités.

(La motion de M. Monk n'est pas adoptée.)

QUESTION RELATIVE A L'ENQUETE SUR LE CHEMIN DE FER CENTRAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

L'hon. GEO. E. FOSTER: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je désire poser au premier ministre une autre questios que celle que je lui ai faite hier, à savoir s'il a reçu des copies du rapport de la commission nommée par les autorités du Nouveau-Brunswick et, lorsqu'il les recevra, s'il les déposera sur le bureau de la Chambre afin que celle-ci, si elle le juge convenable, puisse faire imprimer le rapport pour renseigner ses membres.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Quant à la dernière partie de la question de l'honorable député, je n'hésite pas à déclarer qu'à mon avis nous ne sommes pas tenus de déposer ce document sur le bureau ni de le faire imprimer.

Je puis dire à l'honorable député que j'ai fait demander ce matin à la bibliothèque une copie de ce rapport et que je l'ai reçue vers midi.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Que l'on me permette une simple observation. Ce qui a été imprimé n'est qu'une partie du rapport. Il me semble que par rapport on entend les témoignages et les documents. Ce n'est que quand tout cela sera imprimé que l'on pourra se rendre parfaitement compte du rapport.

ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LES AGENTS DU SERVICE EXTERIEUR DES POSTES.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) propose que la Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu d'amender l'acte des postes et celui du personnel administratif:

Que, dans la division extrieure de l'administration des Postes les salaires des messagers, portiers, facteurs, employés au transport des lettres et colis postaux et à la levée des boîtes aux lettres, soient sur le pied de $1.75 par jour pour la division A, $2 par jour pour la division B, $2.25 par jour pour la division C, $2.50 par jour pour la division D, et $2.75 par jour pour la division E; que les salaires des employés de 4ème classe seront, à leur nomination, de $500, avec une augmentation annuelle de $100 jusqu'à ce qu'ils aient atteint $700; et que, si le salaire d'un fonction-

naire employé à l'apposition des timbres où au triage des lettres est actuellement inférieur à $500, il soit immédiatement porté à ce minimum.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité général.)

L'hon. M. LEMIEUX: Je désire expliquer brièvement ce projet de résolution. Les salaires des facteurs sont fixés par l'acte des postes, et ceux des employés de 2e classe par l'ancien acte du service administratif, de sorte que ces deux actes devront être amendés. Depuis que je suis entré en fonction, et même plusieurs années auparavant, des associations commerciales, des conseils municipaux et d'autres corps de représentants du public, sans parler de députés des deux partis, se sont adressés au directeur général des Postes et au Gouvernement pour demander l'augmentation du salaire des facteurs. En 1902, sir William Mulock, alors directeur général des Postes, augmenta jusqu'à un certain point le salaire des facteurs. Il y a deux ans, la commission nommée pour s'enquérir des conditions existant dans le service administratif faisait dans son rapport la recommandation suivante:

Vos commissaires trouvent que les lois concernant l'emploi des facteurs furent considérablement modifiées, il y a quelques années. Les facteurs qui recevaient alors un salaire annuel devinrent des fonctionnaires à salaire journalier, et, en cas d'absence pour cause de maladie ou autres, on leur déduisait rigoureusement le temps perdu. Il est évident que dans l'intérêt du service il importe que ces lois soient appliquées strictement. Rien ne se lie plus intimement à la vie quotidienne du public que l'arrivée du courrier. C'est un service qui exige une action prompte et efficace. Dans certains cas on a déclaré que certains fonctionnaires d'un rang élevé s'étaient rendus coupables de favoritisme en accordant à certains facteurs un congé avec salaire courant, tandis que d'autres appartenant à la même classe, étaient mis à l'amende. Cependant vos commissaires ne trouvent pas qu'il y ait lieu de s'occuper de cela, mais ils sont d'opinion qu'il serait désirable de fixer, autant que possible, à huit heures par jour, les heures de service des facteurs. Ils suggèrent aussi que le congé ordinaire soit prolongé d'une semaine pour cette branche du service; et, après considération ils recommandent que l'on adopte au moins les échelles de salaires établies par M. Ross, surintendant des bureaux de poste. M. Ross a produit un mémorandum considérable que l'on trouvera annexé à sa déposition.

Je puis ajouter que le projet de résolution actuellement soumis à cette Chambre est basé sur le rapport préparé par M. Ross, surintendant en chef et par un des premiers fonctionnaires de l'administration des postes. L'échelle actuelle des salaire des facteurs est celle qui est fixée par les sections 30 et 40 de l'acte, et cette même échelle s'applique tout aussi bien aux plus petites villes qu'aux plus grandes, partout où existe le système de livraison du courrier à domicile. En résumé, l'échelle des salaires est la suivante: dans la division A, en entrant en fonction, pendant la période de probation d'un mois, un facteur reçoit $1.25 par jour. Si, à la fin du mois de probation, l'on reconnait à cet homme les qualités intellectuelles et morales suffisantes, on le classe immédiatement dans la division B, à $1.50 par jour.

L'hon. M. HUGHES: Ce n'est que quatre semaines?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. On ne travaille pas le dimanche en ce pays. Après cela, il passe dans la division C où il reçoit pendant deux ans $1.75 par jour; de la division C il passe dans la division D où il est payé sur le pied de $2 par jour. Si c'est un facteur exceptionnel qui remplisse un service plus long ou plus difficile que les autres, il est promu à la division E où il reçoit 25 centins de plus par jour et a droit annuellement à un congé de deux semaines avec salaire, auquel peut s'ajouter un nouveau congé de dix jours avec paye, ou une gratification de deux dollars par jour à la place de ce congé supplémentaire.

L'hon. M. HUGHES: Ont-ils tous droit à ce congé?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. Quelques-uns d'entre eux ne s'en prévalent pas, car ils sont fort désireux d'être promus à la classe exceptionnelle à $2.25 par jour. Permettez-moi de mentionner par comparaison les salaires que reçoivent les facteurs aux Etats-Unis. La première année, un facteur reçoit aux Etats-Unis un salaire de $600; au Canada il ne reçoit que $469.50. La seconde année, aux Etats-Unis, $800, au Canada, $469.50. La troisième année, aux Etats-Unis, $900; au Canada, 547.74. La quatrième année, aux Etats-Unis, $1,000; au Canada $547.75. La cinquième année, aux Etats-Unis, $1,100, au Canada, $626; après cela, pour l'exécution d'un travail particulièrement difficile, un facteur peut être promu à la division E où il reçoit $704.25 par an. Je puis ajouter aussi qu'à la Nouvelle-Zélande, la plus petite colonie de l'empire britannique, les salaires des facteurs sont un peu plus élevés qu'au Canada.

L'hon. M. HUGHES: Qui paye l'uniforme?

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministère des Postes fournit les uniformes, les chaussures et les coiffures. En outre, dans les grandes villes, nous donnons aux facteurs en uniforme droit de passage gratuit dans les tramways, privilège pour lequel nous payons une somme stipulée aux compagnies de tramways. Aux termes du projet de résolution soumis à cette Chambre, s'il est adopté, les facteurs recevront dorénavant pendant la période de probation, au lieu de $1.25 par jour, $1.75; après leur période de probation,

la première année, au lieu de $1.50, ils recevront $2.00 par jour. La seconde année, au lieu de $1.50, ils recevront $2.00 par jour. La troisième année, au lieu de $2.25, ils recevront $2.50, ou, pour un service particulièrement difficile ou un parcours très long, $2.75. On propose d'augmenter de 50 centins par jour le taux des salaires payés à chaque division.

Mais, selon moi, le grand avantage de cette mesure c'est de mettre un facteur, dès son entrée au service, en état de vivre et d'entretenir convenablement sa famille. Il serait oiseux de rappeler ici les nombreuses observations qui ont été faites à ce sujet au Gouvernement et aux honorable députés personnellement, soit par les facteurs soit par leurs nombreux amis dans toute l'étendue du pays. Je reconnais volontiers que d'après l'ancien système leur salaire n'a point été suffisant pour leur permettre de vivre convenablement, à cause de l'augmentation du coût de la vie depuis dix ans et même dans le cours des cinq dernières années.

M. HUGHES: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui poser une question? Il y a dans les différents bureaux de poste de ce pays des fonctionnaires chargés de faire le service des douanes et qui reçoivent des salaires ridicules. Je crois que l'on devrait faire quelque chose en leur faveur.

L'hon. M. LEMIEUX: Naturellement, d'après l'article 145 de l'acte des postes, tout fonctionnaire de l'administration des postes est tenu de veiller à empêcher la contrebande et à aider à l'application des lois concernant le revenu au Canada. Mais la classe spéciale dont parle l'honorable député dépend du ministère des Douanes.

M. SAM. HUGHES: L'honorable ministre voudrait-il porter cela à la connaissance de son collègue, le ministre des Douanes.

L'hon. M. LEMIEUX: Je prends note de la suggestion de mon honorable ami. Cette augmentation de salaire est, selon moi, une augmentation raisonnable. Elle encouragera nos facteurs à redoubler de zèle au service public, et nous donnera une meilleure classe d'hommes, bien que, en général, nous ayons à notre emploi une excellente classe de gens. Dans nos villes, le service est réellement très bon.

M. A. C. MACDONELL: Est-ce que l'échelle de salaire s'applique à ceux qui sont sous l'ancienne loi du service administratif?

L'hon. M. LEMIEUX : Lorsque Sir William Mulock présenta son amendement à l'acte des postes, amendement aux termes duquel les facteurs étaient classés par divisions et recevaient une augmentation de salaire, beaucoup d'anciens facteurs refusèrent d'être ainsi classés, bien que leur salaire fût moins élevé que d'après ce nouveau système. Le but de l'amendement n'était point uniquement d'augmenter les salaires, mais aussi d'améliorer le service. Sous l'ancien système, un certain nombre de facteurs étaient portés à feindre ou à prolonger une maladie. Ils savaient qu'ils seraient payés quoiqu'il advînt, et ils étaient fréquemment indisposés, au grand détriment du service. Mais d'après le système de classement, un homme est payé au prorata du nombre de jours de travail effectif. S'il s'absente, il ne reçoit point de salaire, à moins qu'il ne prouve à qui de droit qu'il a été victime d'un accident dans son service, ou qu'il a souffert d'une maladie sérieuse contractée dans l'exercice de ses fonctions. De cette manière, nous avons mis un frein à ce qui était réellement un abus et nous remarquons aujourd'hui que nous n'avons plus virtuellement d'absents. Les facteurs sont rarement absents et se prévalent du congé annuel de 20 jours, salaire courant. Par trois fois, Sir William Mulock prolongea le délai accordé aux anciens facteurs pour adopter le système de classement et presque tous y adhérèrent. Cependant environ 75 à 80 ont refusé jusqu'à ce jour, et de nouveaux amendements seraient nécessaires pour leur permettre de profiter de la nouvelle augmentation de salaires.

M. MACDONELL: Leurs offrira-t-on l'occasion d'adopter le système de classement?

L'hon. M. LEMIEUX: L'acte sous lequel ils ont été nommés a été abrogé et nous ne saurions l'amender. Je suis bien aise cependant que mon honorable ami ait appelé mon attention sur ce point et je vais m'en occuper, car je n'entends nullement profiter de la position désavantageuse où se sont placés ces facteurs depuis plusieurs années.

M. JOSEPH RUSSELL : L'honorable ministre pense-t-il réellement que $1.75 par jour soit un salaire suffisant pour les facteurs débutants? Dans notre ville, un ouvrier ordinaire reçoit au moins $2.00 par jour. Si l'on augmentait le salaire minimum à $2.00 par jour et celui des autres divisions de 25 cents par jour, je ne crois pas que ce fût exagéré considérant l'augmentation du prix de tous les articles de première nécessité.

Les fonctionnaires sont restés pendant plusieurs années sous un régime de salaire déterminé, et nul doute que lorsque la présente augmentation sera votée, le nouveau régime restera en vigueur pendant bien des années à venir. Il ne serait pas injuste de payer ces employés $2 par jour au minimum, car à ce prix, un père de famille ne peut pas faire beaucoup d'économies et vivre dans un confort relatif.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est facile de suggérer un minimum de gages de $2 par jour aux facteurs au lieu de $1.75, mais

l'augmentation proposée représente $200,000 en chiffres ronds, de sorte qu'il faut agir avec prudence. Toutefois je prendrai note de la proposition de l'honorable député. Nul doute que d'autres honorables députés préféreraient une augmentation plus considérable encore, mais les fonds ne m'appartiennent pas; c'est l'argent du public, et malgré le plaisir que j'éprouverais à payer $4 et $5 par jour aux fonctionnaires de l'Etat, cependant, je suis forcé de rester dans certaines limites. En somme, les facteurs sont satisfaits de l'augmentation actuelle. Si j'en juge par les délégations que j'ai reçues depuis que je suis aux Postes, ces gages sont censées suffire aux exigences du moment.

Pour arriver à la quatrième classe, les timbreurs, les trieurs et autres emplois inférieurs, leur traitement est fixé dans la vieille loi du service civil, qui est abrogée en ce qui concerne le service intérieur, mais est encore en vigueur pour ce qui concerne le service extérieur. Voici, d'après la loi du service civil, comment sont traités les commis de quatrième classe:

Le minimum du traitement d'un commis de quatrième classe, la dernière classe du service civil, est $400 par année.

Le commis de quatrième classe entre dans le service civil à $400 par année et atteint le maximum de $700 par des augmentations successives de $50 par année. Nous avons trouvé que les jeunes gens qui entrent au service de l'Etat dans ces conditions y restent pendant quelques mois, peut-être un an, mais dès qu'ils sont assez habiles, ils quittent le service. C'est ce qui se répète tous les ans dans cette division. Les commis de quatrième classe sont insuffisamment rémunérés quand ils entrent dans le service administratif, et en conséquence, ils ne manquent pas de s'en aller quand l'occasion se présente. Nous avons cru qu'ils devraient recevoir pour commencer un traitement de pas moins de $500 par année, et $100 d'augmentation par année au lieu de $50 jusqu'au maximum.

Quant aux timbreurs et trieurs, qu'il ne faut pas confondre avec les employés de quatrième classe, je propose qu'ils soient payés, pour commencer, $500 par année, au lieu de $360, mais que leur augmentation annuelle soit de $50 au lieu de 100, car leurs fonctions sont les plus simples, et par conséquent, ils ne peuvent être placés sur le même pied d'utilité que les employés de la quatrième classe. Le maximum de leur traitement devrait être $600. Quand ils auront atteint ce maximum ils seront aussitôt éligibles à un avancement dans la quatrième classe, au minimum de $600 par année, le même traitement qu'ils ont en sortant de la classe des timbreurs et des trieurs. Par exemple, un timbreur entre au service des postes à Montréal, à $500 par année. Au bout de deux ans, il reçoit le maximum de $600 par année. S'il a donné satisfaction, il est placé dans la quatrième classe à $600 de traitement au minimum, et avance par étapes de $100 par année jusqu'au maximum de cette classe, $800.

Tels sont les changements que je propose aux termes de cette résolution. Je dirai en terminant que le traitement de 1,500 hommes est affecté, et que le montant de cette augmentation dans toute l'étendue du pays, est $217,880.50.

L'hon. M. FOSTER: C'est-à-dire pour la première année.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui. J'ai un tableau indiquant le nombre de facteurs dans chaque ville, le nombre de ceux que l'augmentation bénéficiera et comment est réparti le montant de l'augmentation.

Résumé.

	Par an.
18 commis de 4ème classe, timbreurs et trieurs, à..	$470
94 commis de 4ème classe, timbreurs et trieurs, à..	450
68 commis de 4ème classe, timbreurs et trieurs, à..	400
2 commis de 4ème classe, timbreurs et trieurs, à..	392
1 commis de 4ème classe, timbreurs et trieurs..	360

Montant requis pour porter les traitements à $500 par année, $12,396.

	Par jour.
10 facteurs à gages et journaliers, à..	$2.50
426 facteurs à gages et journaliers, à..	2.25
22 facteurs à gages et journaliers, à..	2.00
2 facteurs à gages et journaliers, à..	1.85
185 facteurs à gages et journaliers, à..	1.75
553 facteurs à gages et journaliers, à..	1.50
115 facteurs à gages et journaliers, à..	1.25

Montant requis pour augmenter les gages de 50 cents par jour, $205,484.50.

Nombre total des employés ayant un traitement inférieur à $500 par année, 183; leur augmentation.. .. ..$	12,396 00
Nombre total des employés à gages journaliers, 1,313; leur augmentation..	205,484 50
Totaux: 1,496 employés; augmentation.. .. ..$	217,880 50

Tableau indiquant le nombre d'employés de quatrième classe, de trieurs et de timbreurs qui reçoivent moins de $500 par année, et des facteurs et journaliers qui reçoivent un salaire journalier, et le montant requis pour porter le traitement des premiers à $500 par année, et les gages des seconds à 50 cents de plus par jour:

Bureau.	Nombre d'employés et leur rémunération.	Montant requis pour porter à $500 par année le traitement des commis de 4e classe, des timbreurs et des trieurs.	Montant requis pour augmenter les gages de 50 cents par jour.
	$ c. $ c.	$ c.	$ c.
Barrie	1 à 1 50 .... p. j.		156 50
Berlin	9 de 1 25 à 1 50 "		1,408 50
Brandon	8 de 1 50 à 2 25 "		1,252 00
Brantford	12 de 1 50 à 2 25 "		1,878 00
Calgary	5 de 360 00 à 470 00 p. a.	330 00	
	25 de 1 50 à 1 75 p. j.		3,912 50
Charlottetown	1 à 450 00 ..... p. a.	50 00	
	7 de 1 25 à 1 50 p. j.		1,095 50
Edmonton	5 de 400 00 à 470 00 p. a.	220 00	
	18 de 1 50 à 2 50 p. j.		2,817 00
Fort-William	9 à 1 50 "		1,408 50
Fredericton	2 de 1 50 à 1 75 "		313 00
Guelph	9 à 1 50 ..... "		1,408 50
Halifax	4 à 450 00 ..... p. a.	200 00	
	30 de 1 25 à 2 25 p. j.		4,695 00
Hamilton	6 à 450 00 ..... p. a.	300 00	
	56 de 1 25 à 2 25 p. j.		8,764 00
Kingston	1 à 400 00 ..... p. a.	100 00	
	16 de 1 25 à 2 25 p. j.		2,504 00
London	3 à 450 00 ..... p. a.	150 00	
	52 de 1 25 à 2 25 p. j.		8,138 00
Moncton	7 à 1 50 ..... "		1,095 50
Moosejaw	2 à 1 85 ..... "		313 00
Montréal	32 de 392 00 à 470 00 p. a.	1,938 00	
	343 de 1 25 à 2 25 p. j.		53,679 50
Ottawa	15 de 392 00 à 450 00 p. a.	1,058 00	
	94 de 1 25 à 2 25 p. j.		14,711 00
Peterboro	9 à 1 50 ..... p. j.		1,408 50
Port-Arthur	7 de 1 50 à 2 00 "		1,095 50
Québec	2 de 400 00 à 450 00 p. a.	130 00	
	54 de 1 25 à 2 25 p. j.		8,451 00
Sainte-Catherine	9 de 1 25 à 1 50 "		1,408 00
Saint-Hyacinthe	5 à 1 50 ..... "		782 50
Saint-Jean	4 de 400 00 à 450 00 p. a.	250 00	
	27 de 1 50 à 2 25 p. j.		4,225 50
Saint-Thomas	7 de 1 25 2 50 "		1,095 50
Sarnia	10 à 1 50 ..... "		1,565 00
Sherbrooke	3 à 450 00 ..... p. a.	150 00	
	9 à 1 50 ..... p. j.		1,408 50
Stratford	8 à 1 50 ..... "		1,252 00
Trois-Rivières	7 de 1 25 à 1 50 "		1,095 50
Toronto	51 de 400 00 à 470 00 p. a.	4,010 00	
	251 de 1 25 à 2 25 p. j.		39,281 50
Vancouver	6 à 470 00 ..... p. a.	180 00	
	62 de 1 25 à 2 25 p. j.		9,703 00
Victoria	3 de 450 00 à 470 00 p. a.	130 00	
	30 de 1 50 à 2 50 p. j.		4,695 00
Windsor	1 à 450 00 ..... p. a.	50 00	
	9 de 1 25 à 1 50 p. j.		1,408 50
Winnipeg	41 de 400 00 à 450 00 p. a.	3,150 00	
	109 de 1 25 à 2 50 p. j.		17,058 50
		12,396 00	$205,484 50

M. R. LEMIEUX.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier): Je félicite mon honorable ami (M. Lemieux) d'avoir rendu justice, jusqu'à un certain point, aux facteurs de la poste. Il y a longtemps que l'on négligeait d'écouter leur demande. Je ne connais pas d'employés, si j'en juge par ceux de Montréal, qui remplissent des fonctions plus ardues et avec plus d'exactitude. On ne se rend pas compte généralement des difficultés inhérentes au factage des lettres dans une ville comme Montréal. Les facteurs ont de lourds fardeaux à porter; ils ont à endurer toutes les températures, et le grand nombre de petits logements aux étages supérieurs des maisons dans Montréal, les oblige à gravir beaucoup d'escaliers. Vu la nature de leurs travaux je crois qu'ils ont été jusqu'à présent insuffisamment payés, et mon honorable ami ne fait que leur rendre simple justice en leur donnant cette augmentation. Mais je voudrais appuyer ce que mon honorable ami de Toronto-sud (M. A. C. MacDonell) a dit il y a quelques instants. Je suis d'avis qu'une personne qui remplit fidèlement les fonctions de facteurs dans une ville comme Montréal ne devrait pas commencer avec moins de $2.00 par jour, et à ce sujet je crois que mon honorable ami le directeur général des Postes agirait bien s'il faisait une distinction entre les grandes villes comme Montréal et Toronto et les autres villes plus petites où le factage à domicile est établi. L'honorable directeur général des Postes a dit l'autre jour à cette Chambre que toutes villes qui donnaient un revenu postal de $28,000 au Gouvernement et avaient une population de 10,000 âmes avaient droit à la distribution gratuite. Il est évident que dans une ville de 10,000 habitants, le prix de la vie est bien moins élevé que dans une ville comme Montréal ou Toronto. Ceux qui vivent dans ces villes ont de fortes dépenses pour loyers et taxes, c'est pourquoi je suis d'avis qu'un facteur qui commence dans une grande ville et qui remplit bien les devoirs de sa charge devrait recevoir au moins $2.00 par jour.

Sans vouloir discuter la question longuement, je voudrais faire comprendre à mon honorable ami que dans les grandes villes un facteur ne devrait pas recevoir dès qu'il commence moins de $2.00 par jour. Un homme qui a une famille et qui remplit un emploi de confiance comme celui-là et a autant d'ouvrage à faire ne devrait pas être payé moins que cette somme. Mon honorable ami de Toronto-sud (M. Macdonell) a touché à un autre point sur lequel je désire appeler l'attention de la Chambre. Je ne crois pas que le Gouvernement devrait punir ceux qui se sont prévalus de l'option qui leur a été offerte par sir William Mullock de rester sous l'ancienne loi. Plusieurs des facteurs de Montreal m'ont écrit à ce sujet. Je regrette de ne pas avoir leurs lettres sur moi dans le moment. Ces facteurs sont restés sous l'ancienne loi et conséquemment n'ont pas été classés. Ils reçoivent $400, $500 et $600 par année.

Ils sont payés à l'année et non pas tant par jour de travail. Ils n'ont pas commis de faute en se prévalant de l'offre de sir William Mulock. Je suis certain que mon honorable ami trouvera un moyen de surmonter la difficulté, parce que ces employés ont rempli aussi bien leurs fonctions que leurse confrères qui ont été classés, et ils ont certainement droit à bénéficier de l'augmentation comme eux. J'espère que mon honorable ami trouvera moyen de rendre justice à ces employés ,et les classer sur le même pied que les autres.

M. A. C. MACDONELL: De même que mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) je suis heureux de voir l'honorable directeur général des Postes proposer cette mesure, bien qu'elle ait été beaucoup retardée. Elle concerne une classe d'employés qui dans le passé, à mon avis, ont été insuffisamment payés. Leurs travaux sont ardus. Il est inutile de donner de longues explications parce que je crois que l'honorable directeur général des Postes apprécie entièrement ce qu'ils font. L'augmentation n'est pas considérable, bien que ce soit certainement une grande amélioration de leur situation actuelle. Je ne crois pas cependant, si l'on considère ce qu'ils avaient justement droit d'avoir, qu'il soit juste de se baser sur ce qu'ils recevaient dans le passé, car c'était une bien petite partie de ce qu'ils avaient droit d'avoir. Je crois qu'il serait tout juste de considérer les services qu'ils remplissent, et la rénumération que des hommes de leur éducation et compétence reçoivent dans d'autres carrières de la vie. J'approuve entièrement ce qui a été dit il y a quelques instants, que toute personne ingambe, instruite et intelligente comme le doit être un facteur, ne devrait être payé moins de $2.00 par jour s'il est employé permanemment. J'espère que l'honorable directeur général des Postes n'oubliera pas ce point dans la rédaction de son bill, et qu'il traitera les facteurs non pas en se basant sur ce qu'ils recevaient dans le passé mais sur ce qu'en toute justice ils ont droit de recevoir.

Je veux aussi appuyer de toutes mes forces mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) lorsqu'il dit que des facteurs dans les grandes villes comme Toronto et Montréal qui font les travaux que l'on connaît, ont droit à un salaire plus élevé que celui des facteurs qui vivent dans les petites villes, où la vie est beaucoup moins chère que dans les grandes villes. Nous devons aussi ne pas oublier que les travaux des facteurs dans les grandes villes sont beaucoup plus ardus que dans les petites villes. En premier lieu il faut que ce soit des hommes de haute intelligence, afin de pouvoir trou-

ver les endroits où demeurent ceux auxquels les lettres sont adressées, ils transportent aussi généralement des lettres de plus de valeur, des lettres recommandées, et leur responsabilité est toujours plus grande que celle des facteurs dans les villes où ne s'échange qu'une correspondance ordinaire.

Au sujet des facteurs qui sont restés soumis à l'ancienne loi du service civil et dont j'ai parlé il y a un instant, j'espère que le ministre saisira l'occasion présente, non seulement de rendre justice à une classe d'employés placés dans une situation défavorable, mais qu'il simplifiera aussi et rendra uniforme tout le service du factage des lettres dans le pays. On m'informe qu'il y a présentement 80 facteurs soumis à l'ancienne loi du sevice civil, et tant qu'ils resteront sous cette loi vous aurez une dualité de régime.

L'hon. M. LEMIEUX: Ils n'ont pas voulu accepter le nouveau régime.

M. MACDONELL: On les a mis à même de profiter du nouveau régime ou de rester sous l'ancien. Un honorable membre dit avec à propos qu'on devrait encore leur permettre d'entrer sous le nouveau régime. Je crois que l'occasion est favorable pour cela et le ministre devrait la leur fournir s'ils désirent en profiter. Il y a une raison spéciale pour agir maintenant. Quelques employés reçoivent .50 de plus par jour que d'autres et il serait juste, vu le changement de conditions de donner à ceux qui sont restés sous l'ancien régime une autre occasion d'entrer dans le nouveau. On m'informe que le traitement maximum de ces employés est de $600 par année. Aucun employé soumis à l'ancienne loi du service civil ne peut recevoir ou gagner plus de $600 par année. Or ceux qui sont restés sous l'ancienne loi sont depuis longtemps dans le service; ils ont donné des preuves de leur compétence pendant de nombreuses années d'un service fidèle, et je crois qu'on devrait leur fournir l'occasion de profiter du nouveau classement. Il serait certainement dans l'intérêt public d'avoir l'uniformité dans le service postal. J'espère qu'avant que le ministre dépose son bill il fera des changements qui permettront, si non de placer tous les employés sur un pied uniforme et simple, au moins de donner à ceux qui sont sous le régime de l'ancienne loi l'occasion d'entrer dans le classement avec les autres.

L'hon. M. FOSTER: Nous serons plus en état à la deuxième lecture du bill de discuter plusieurs de ces détails, et j'aurai alors quelque chose à dire au sujet du système d'entrée dans le service public, le système de classement et de promotion et son insuffisance. Non seulement nous devons nous efforcer de payer raisonnablement nos fonctionnaires publics, mais aussi de les rendre suffisamment indépendants en les entourant de telles sauvegardes qu'ils ne soient pas tentés de chercher ce que nous appelons l'influence politique pour se maintenir dans leur emploi ou pour obtenir des faveurs. Je voudrais que le ministre s'occupât de cette question. Nous discuterons le cas de ceux qui, ayant eu deux fois déjà l'occasion de faire leur choix, ne l'ont pas fait, et je suis certain que le ministre fera en sorte de laisser la porte ouverte pour qu'ils puissent profiter de cette autre occasion d'entrer sous le nouveau régime.

M. DOHERTY: Je voudrais ajouter un mot pour encourager l'honorable directeur général des Postes à traiter avec plus de générosité encore, de même qu'avec justice, la catégorie d'employés dont nous nous occupons dans le moment. Nous sommes tous d'accord pour dire qu'ils méritent d'être mieux traités. Je veux me joindre aux honorables membres qui m'ont précédé et insister auprès du ministre sur l'importance de considérer s'il ne serait pas bon d'augmenter quelque peu le traitement minimum des facteurs. Pour ne parler que de Montréal où je demeure, je crois que tout ceux qui voient le travail que les facteurs font, et qui comprennent quel degré d'intelligence il leur faut pour remplir leurs fonctions d'une manière satisfaisante, doivent convenir que $2 par jour est une bien petite rémunération en comparaison des responsabilités que ce travail entraîne. J'ai l'avantage de connaître un grand nombre de facteurs dans la ville de Montréal; j'ai observé la diligence avec laquelle ils remplissent leurs fonctions. Je désire les recommander à la bienveillance de l'honorable directeur général des Postes qui lorsqu'il arrêtera l'échelle des traitements dans le bill le fera avec toute la générosité possible. J'espère qu'il trouvera moyen de mettre les traitements à un chiffre plus élevé que le chiffre proposé.

M. CROTHERS: Je veux exprimer mon approbation des propositions de l'honorable directeur général des Postes. La seule remarque que je désire faire l'a déjà été par les autres membres, savoir que le minimum devrait être de $2 par jour au lieu de $1.75. Je comprends que le directeur général des Postes propose de payer $1.75 pour la première année de service, $2 pour la deuxième année et $2.25 pour la troisième. Or, plutôt que de leur donner $1.75 au commencement, je préférerais qu'on leur donnât $2 par jour tout de suite, que le traitement restât à ce chiffre pendant deux ans et que l'augmentation ne commençât qu'à la troisième année, plutôt que de limiter le traitement à $1.75 par jour pour la première année. Je suis absolument de l'avis de l'honorable député qui vient de parler, que $2 par jour est le plus bas prix auquel on peut vivre aujourd'hui.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami fait une erreur sans s'en apercevoir.

Aujourd'hui le facteur, pendant son temps de probation est payé $1.25 par jour pendant un mois et ensuite il est payé $1.50. D'après la nouvelle échelle proposée il recevrait, pendant son temps de probation $1.75 par jour, et ensuite il recevrait $2 par jour.

M. CROTHERS: De quand cette augmentation datera-t-elle?

L'hon. M. LEMIEUX: Elle datera de la prorogation des Chambres.

M. CROTHERS: Le stage n'est que d'un mois, au lieu d'une année?

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a un mois de stage.

M. ARMSTRONG: Le ministre voudrait-il bien nous dire quel est le chiffre de la dépense estimative que devra effectuer le ministère et s'il a tenu compte des commis employés sous la direction des receveurs des postes, dans les différentes villes? A diverses reprises, j'ai appelé l'attention sur la maigre rétribution accordée aux commis attachés aux bureaux de poste des petites villes, et je tiens à savoir si le ministre a tenu compte de la situation de ces commis?

L'hon. M. LEMIEUX: Quant au surcroît de dépense effectuée dans le service, je viens de passer au sténographe officiel un état dont je n'ai pas donné lecture, mais en chiffres ronds, la dépense annuelle résultant de cette augmentation est de $217,000. Cette augmentation influe sur les appointements de quinze cents employés. Quant à l'autre question posée par l'honorable député, touchant la situation existant dans quelques villes où existe le service des facteurs et où le personnel n'est pas sous la loi du service civil (semi-staff system), je dois dire que les facteurs bénéficieront de cette augmentation, tout comme ceux des grandes villes. Quant aux commis attachés à ces bureaux, ils ne participeront pas à cette augmentation. Le député d'Essex et de Brant ont toutefois appelé mon attention sur la question. Le ministère est actuellement saisi de l'affaire. Il n'est pas nécessaire de demander d'autorisation législative pour faire passer ces bureaux sous le régime de la loi générale du service civil. C'est une affaire laissée à l'initiative du département dans chaque cas.

M. LANCASTER: De quels bureaux s'agit-il?

L'hon. M. LEMIEUX: Il s'agit de bureaux comme Brandford, Windsor, Fort-William, Sarnia et de bureaux dans les villes comptant 12,000 âmes de population au moins et dont les recettes atteignent $20,000 au minimum.

M. LANCASTER: Ce projet de loi ne s'applique-t-il pas à ces facteurs?

L'hon. M. LEMIEUX: Les facteurs dans ces villes bénéficieront de cet accroissement. Mais la question posée par l'honorable député (M. Armstrong) intéresse les commis employés à ces bureaux. Dans nombre de ces bureaux, les commis sont engagés par le receveur des postes lui-même.

M. LANCASTER: Lequel touche la somme brute?

L'hon. M. LEMIEUX: Qui touche la somme globale, mais nous éliminons graduellement ce système, par suite des graves plaintes formulées contre quelques receveurs des postes. Quoi qu'il en soit, c'est là une question d'initiative départementale et non pas d'initiative parlementaire. L'attention du Gouvernement a été appelée sur la question par plusieurs députés qui représentent quelques-unes des villes où le personnel n'est pas encore passé sous le régime de la loi du service civil (semi-staff system) et nous prendrons l'initiative voulue, en temps et lieu.

M. LANCASTER: Est-ce que la loi en discussion s'appliquera à tous les facteurs sans exception?

L'hon. M. LEMIEUX: Ils passent tous sous le même régime.

M. LANCASTER: Quant à la question soulevée par mon collègue, je me rangerai volontiers à l'avis du député de Lambton-est (M. Armstrong): c'est que le régime en vogue dans quelques-uns de ces bureaux de poste où le receveur des postes touche la somme globale et rémunère à son gré les commis est un système injuste envers ces derniers. Il leur répugne naturellement de se plaindre, au risque de perdre leur emploi, et dans l'ignorance de leurs droits ils subissent une injustice. Un grand nombre de ces commis reçoivent une rémunération insuffisante et il faudrait veiller à ce que ces receveurs qui touchent la somme globale soient tenus au moins de suivre quelque règle dans la rémunération de leurs commis et faire en sorte qu'il existe quelque contrôle sur les appointements payés à ceux qui s'acquittent de la besogne de ces bureaux. Dans la plupart des cas le receveur se contente d'exercer la direction et de toucher le traitement. La partie laborieuse de la besogne incombe à ces commis qui doivent se contenter de la rémunération qu'il plaît au receveur de leur accorder, sous peine de perdre leur emploi.

M. ARMSTRONG: Si le ministre des Postes étudie la situation des villes comptant une population de 5,000 jusqu'à 12,000 âmes, il constatera que dans nombre de circonstances, les commis employés dans ces bureaux reçoivent une rémunération insuffisante, eu égard à la somme de travail qu'ils fournissent. J'ai un renseignement à demander au ministre des Postes, lorsque viendra la discussion du bill en comité. Voici ce dont il s'agit: le coût de la distribution des dépêches et du service

postal en général au Yukon est de $127,000, tandis que les recettes provenant de toute source, dans ce pays atteignent à peine $14,000; or, je tiendrais à connaître la raison d'être de cet état de choses; en outre, les employés des postes au Yukon bénéficieront-ils de l'augmentation en question? J'ai un autre renseignement à demander au ministre: à Montréal, les dépenses casuelles, l'année dernière, ont atteint le chiffre de $52,000 et à Ottawa, le chiffre de $60,000, tandis qu'à Hamilton on a dépensé $4,000, à London $5,000, à Halifax $2,000, à Québec $5,000, à Toronto $29,000 et à Winnipeg $17,000. Comment cela s'explique-t-il?

L'hon. M. LEMIEUX: Sans entrer dans les détails, mais à consulter simplement mes souvenirs en ce qui concerne le Yukon, je dois avouer que dès la création du service postal dans ce district éloigné, le chiffre de la dépense est toujours demeuré stationnaire. Les recettes ne sont pas exubérantes et encore moins aujourd'hui que durant la période de la course vers cette région; car l'honorable député le sait, la population est en diminution. Mais ce qui explique le chiffre élevé de la dépense, c'est la distance à parcourir et les difficultés à surmonter dans l'exécution de ce service. Force nous est de payer ce que je puis appelé une subvention d'un chiffre énorme à une compagnie de chemin de fer. Le Gouvernement est pour ainsi dire à la merci de cette compagnie de chemin de fer, parce que c'est la seule voie ferrée entre Whitehorse et Skagway. Entre Skagway et Dawson, il n'existe qu'une seule compagnie de bateaux à vapeur sur les lacs en été, tandis que, au cours de l'hiver, cette même compagnie fait le service postal par traîneaux. Si le député du Yukon (M. Congdon) était à son siège, il dirait à l'honorable député que ce qui coûte un dollar dans cette partie-ci du pays coûte cinq ou six dollars au Yukon.

L'honorable député a fait allusion au chiffre des dépenses casuelles effectuées au bureau de poste de Montréal, entre autres. A Montréal, il nous a fallu employer un plus grand nombre de commis qu'à Toronto, bien que les recettes du bureau de poste de Toronto l'emportent sur celles de Montréal. A Montréal, s'effectue la préparation des dépêches étrangères d'outre-mer, pour distribution dans les diverses parties du pays, et comme le courrier de l'Ouest est plus considérable que celui de l'Est, il nous faut un personnel plus nombreux dans cette ville. Que l'honorable député en reste convaincu, nous n'encombrons nullement le service à Montréal. Au contraire, je résiste autant que possible aux demandes formulées par le directeur de l'hôtel des postes de Montréal et par le fonctionnaire si habile qu'il a pour adjoint.

M. ARMSTRONG: Cela ne devrait pas s'appliquer à Ottawa.

M. LEMIEUX: Jusqu'ici, on a employé au bureau de poste d'Ottawa des commis qu'on a rémunérés sur le fonds des dépenses casuelles, tandis que, en réalité, ils travaillaient pour le compte du service intérieur. La nouvelle loi tend à remédier à cette situation.

M. MACDONELL: Est-ce que ce bill intéresse les agents du service de la poste sur les chemins de fer?

L'hon. M. LEMIEUX: Non. Cette année, il importe de pratiquer l'économie et il faut viser à répondre aux besoins les plus urgents, sinon aux besoins des employés les plus méritants. J'en conviens, les agents du service des bureaux ambulants ont des devoirs onéreux à remplir et ils sont en butte à force difficultés, surtout quand il s'agit d'assurances sur la vie, étant donné la nature périlleuse de leur emploi. A son entrée au service, cet agent touche une rémunération annuelle de $400 pour les premiers six mois, puis plus tard il obtient $500 d'appointements, outre une indemnité de route d'un centin par mille pour le service de nuit et d'un demi-centin pour le service de jour. Ses appointements augmentent rapidement, jusqu'à ce qu'il atteigne une rémunération annuelle de $1,200, outre son indemnité de tant par mille. C'est une assez bonne rémunération. Je n'affirme pas que ce soit une rémunération exagérée, ou que les agents du service des bureaux ambulants ne méritent pas une plus forte rétribution; mais comme nous tenons à pratiquer l'économie, cette année, j'ai cru qu'il fallait pourvoir tout d'abord aux besoins des employés les plus méritants. Au cours des deux ou trois années dernières, j'ai reçu plusieurs délégations des agents du service de bureaux ambulants (railway mail clerks), et je dois déclarer que je sympathise vivement avec eux. Au moment voulu je veillerai à ce que pleine et entière justice leur soit rndue.

M. RUSSELL: De quand date la dernière augmentation accordée aux commis du service des bureaux ambulants?

L'hon. M. LEMIEUX: De 1903, lorsque sir William Mulock était ministre des Postes. Il faut se rappeler que ces agents touchent une rémunération annuelle de $1,200 au maximum, outre leur indemnité de route de tant par mille, de sorte que quelques-uns d'entre eux touchent annuellement $1,800. Je reconnais toutefois qu'ils ont des devoirs fort pénibles et fort difficiles à remplir.

M. BARR: Quel doit être le chiffre de la population d'une ville pour que les commis du bureau de poste soient directement ré-

munérés par le Gouvernement, au lieu de l'être par les receveurs des postes sur leurs propres recettes? Souvent, ces receveurs des postes emploient des garçons et des filles auxquels ils accordent une rémunération tout à fait dérisoire. Dans plusieurs de ces petites villes, le receveur des postes perçoit d'assez fortes recettes sur lesquelles il doit rémunérer deux ou trois commis; mais il leur paie des appointements tellement dérisoires qu'il est impossible de trouver des personnes en mesure de s'acquitter de la besogne et par conséquent le service public en souffre.

L'hon. M. LEMIEUX: Il n'existe pas de règlement ministériel bien arrêté à cet égard; mais ces années dernières, la coutume en vogue a été de mettre sur un pied d'assimilation au personnel les employés des bureaux dont les recettes annuelles oscillent entre $20,000 et $25,000. Dans quelques localités peu populeuses, les recettes postales l'emportent sur celles de villes plus populeuses et ainsi on n'en saurait adopter comme critère le chiffre de la population. J'ai reçu des représentations à cet égard, surtout de la part des députés d'Essex et de Brant et elles sont l'objet l'objet d'une soigneuse étude de la part du ministère. Quelques receveurs des postes n'agissent pas loyalement, car bien qu'ils touchent d'excellents appointements, ils accordent à leurs commis une rétribution insuffisante. Les représentations se rattachant à cet abus sont si énergiques et si pressantes que le département a l'intention de remédier une fois pour toute à ce grief.

M. BARR: Le ministre, j'espère, aura l'œil à la chose; car il s'agit d'une réforme fort importante et très urgente. Souvent les receveurs des postes qui touchent une rémunération assez élevée pour leur permettre de bien rétribuer leurs auxiliaires ne leur accordent que $200 de rémunération annuelle et quelquefois moins.

Il en résulte que le public n'est pas servi comme il devrait l'être. Le Gouvernement devrait étudier cette question sans plus tarder.

M. BRADBURY : Je désire féliciter le ministre d'avoir présenté ce bill et d'avoir adopté cette mesure de justice bien qu'elle soit un peu tardive. Je voudrais appeler son attention sur le fait que le coût de l'existence dans une ville comme Winnipeg est d'au moins 25 p. 100 plus élevé qu'à Ottawa et je tiendrais à savoir s'il a pris quelque disposition pour accorder aux facteurs du Manitoba une augmentation plus grande qu'à ceux de Montréal ou d'Ottawa de façon à les mettre sur un même pied d'égalité.

L'hon. M. LEMIEUX : Nous reconnaissons que le coût de l'existence est plus élevé dans l'Ouest que dans l'Est et chaque année une allocation spéciale de subsistance est votée et distribuée au *pro rata* à tous nos employés de l'Ouest y compris Winnipeg.

M. BRADBURY : Je désire signaler une autre chose. Il y a Winnipeg un certain nombre d'employés qui ne bénéficient pas de l'ancienne loi et je crois que ce serait très malheureux pour eux si on leur fermait la porte et si on les empêchait d'être compris dans la nouvelle classification.

M. RUSSELL : Je crois que les employés des postes ambulant ont droit à une augmentation tout autant que les autres employés civils. Leur travail est d'une nature dangereuse et ils doivent être choisis dans une classe supérieure de fonctionnaires. Il y a six ou sept ans qu'ils n'ont pas eu d'augmentation et je crois qu'ils ont droit à une augmentation en bloc de $150 ou au moins de $100 par an. Je prierai le ministre d'examiner leur cas avant de présenter un bill.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue pour la 1re et la 2e fois et adoptée.)

L'hon. M. LEMIEUX demande à déposer un projet de loi (n° 136) ayant pour objet de modifier la loi des Postes.

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

L'hon. M. LEMIEUX demande à déposer un projet de loi (n° 137) ayant pour but de modifier la loi du service civil.

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

INTERPELLATION SUR LES CONDITIONS DANS LESQUELLES ONT ETE ADJUGES DES TRAVAUX DE DRAGAGE A SAINT-JEAN (N.-B.)

L'hon. M. FIELDING propose que la Chambre siège en comité des subsides.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean): Avant que vous quittiez le fauteuil de la présidence, monsieur l'Orateur, j'estime qu'il est de mon devoir de porter à la connaissance de la Chambre une question d'une grande importance, à laquelle le public s'est vivement intéressé et dont il est très curieux de connaître le dénouement. Je veux parler des déclarations qui ont été faites publiquement en octobre dernier dans la ville de Saint-Jean, au moyen d'un affidavit signé par M. Gershon S. Mayes, entrepreneur de cette ville. Cet affidavit a été lu par le premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick dans une immense assemblée de citoyens, au moment où la lutte électorale battait son plein.

M. l'ORATEUR: Je crois que cette question a déjà été discutée dans une séance antérieure et je ne suis pas certain que l'honorable député puisse la reprendre à nouveau sans rouvrir un débat précédent.

M. DANIEL: Quand cette question est venue auparavant devant la Chambre, vous avez déclaré sans hésitation, monsieur l'Orateur, qu'elle était hors d'ordre. Si à ce

moment elle était hors d'ordre, assurément elle est dans l'ordre aujourd'hui.

M. l'ORATEUR: Je ne dis pas qu'elle soit hors d'ordre. Je demande simplement à la Chambre si cette question peut être discutée en ce moment sans faire revivre une discussion précédente.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est votre décision?

M. l'ORATEUR: Je désire voir de quelle manière la question sera présentée.

M. DANIEL: Je me propose de présenter une résolution qui sera je l'espère conforme au règlement. J'avais espéré que le Gouvernement lui-même aurait jugé la question assez importante pour la prendre à son compte comme il l'a fait l'an dernier avec l'affaire Hodgins. En vue de rappeler les souvenirs des honorables députés, je dois dire que le 24 avril 1908, le très honorable premier ministre a déclaré en Chambre qu'il avait reçu de M. Parent, président de la commission du chemin de fer transcontinental les documents suivants qu'il désirait communiquer à la Chambre. Le premier de ces documents était une lettre de M. Parent adressée au premier ministre et dans laquelle il disait:

Une lettre du major Hodgins, autrefois notre ingénieur dans le district de Kenora (Ontario) a eu beaucoup de publicité dans la presse, à savoir: dans le "Free Press" du Manitoba, et le "Morning Citizen" d'Ottawa, qui l'ont commentée. Elle renferme des insinuations et des assertions qui nécessitent une réponse. Sans porter d'accusations formelles, M. Hodgins fait des reproches vagues et indéterminés qui n'ont aucun fondement. Il est manifeste que cette conduite a pour but de nous causer des tracas sans qu'on tienne compte de la vérité ou de l'intérêt public.

M. Parent continue et termine en ces termes:

En terminant, les commissaires qui ne veulent pas demeurer sous le coup des soupçons que ces racontars ont répandus, vous prient respectueusement de soumettre toute l'affaire aux investigations d'un comité de la Chambre et de citer le major Hodgins devant ce comité pour qu'il précise ces accusations et qu'il les prouve s'il le peut.

Au reçu de cette lettre, le premier ministre fit une démarche qui consista à présenter à la Chambre, peu de jours après, le 27 avril, la résolution suivante:

Que la note du président des commissaires du chemin de fer transcontinental, adressée au premier ministre, datée du 23 avril et déposée sur le bureau de la Chambre le 24 courant, ainsi que les documents l'accompagnant, soient renvoyés à un comité spécial de cinq députés, chargé de faire une enquête sur les questions et les accusations qui y sont mentionnées et que ledit comité se compose de.... et qu'il ait le pouvoir d'assigner des témoins et de faire apporter des pièces

On lui accorde ensuite le pouvoir d'interroger les témoins sous serment. C'est la procédure que je croyais devoir être adoptée par le Gouvernement dans le cas actuel, car il me semble que les deux cas sont analogues, excepté que le major Hodgins a simplement écrit une lettre contenant des déclarations que M. Parent croyaient fausses et attaquant sa réputation et celle des commissaires ses collègues, et que par conséquent il fallait ouvrir une enquête. Dans le premier cas il y avait simplement une lettre écrite par le major Hodgins, mais dans le cas dont je parle actuellement, nous avons une déclaration solennelle ou un affidavit de M. Mayes.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami affirme-t-il qu'il existe un affidavit et l'a-t-il obtenu?

M. DANIEL: Oui, je l'ai.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami veut-il avoir l'obligeance de me permettre de le lire pendant qu'il parle?

M. DANIEL: Je me propose d'en donner lecture et de le déposer sur le bureau.

L'hon. M. PUGSLEY: Si c'est un affidavit je serai content qu'il soit déposé sur le bureau.

M. DANIEL: Je vais le lire. Il déclare ce qui suit:

Je soussigné, Gershon S. Mayes, de la paroisse de Lancaster, dans la ville et le comté de Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick, entrepreneur, déclare solennellement: que le 1er septembre 1905, sur le conseil de l'honorable William Pugsley, procureur général de la province du Nouveau-Brunswick, et actuellement ministre des Travaux publics du Canada, j'ai eu un entretien avec M. Geo. McAvity, de la ville de Saint-Jean, dans ladite province, marchand, relativement aux soumissions pour dragage qui devait être exécuté dans le port de Saint-Jean, par le département des Travaux publics du Canada, dont l'honorable C. S. Hyman était alors ministre. M. McAvity proposa que j'aille à Ottawa lundi le 4 septembre, parce qu'il s'y rendait et que nous nous rencontrerions là au Russell le 5 septembre. Nous nous sommes rencontrés conformément ô notre entente. M. McAvity désirait savoir quel prix je voulais avoir. Je lui ai dit que j'avais soumissionné en juin pour 50 cents la verge cube. Il me dit, pourquoi ne pas demander 55 cents et lui donner à lui (McAvity) 5 cents par verge ou 10 p. 100. Je lui dis, pourquoi ne pas faire comme nous en avions parlé à Saint-Jean, c'est-à-dire qu'il entrerait en société avec moi et qu'il prendrait un quart ou la moitié du dragage et recevrait sa part des bénéfices. Il dit, oui, il pourrait faire cela de retour à la maison et placer $10,000 ou $20,000 dans l'affaire et peut-être intéresser quelques amis avec lui, mais pour le moment il voulait obtenir un pourcentage et il verrait Hyman immédiatement. Bien, dis-je, que ferai-je pour trouver l'argent et quel aide pourra-t-il me donner? Oh, dit-il, vous pourrez fa-

cilement arranger cela avec les banques, vous n'aurez aucune difficulté quand vous aurez obtenu le contrat. Nous sommes allés voir M. Hyman ô 2.30 heures après-midi. McAvity est entré et je suis resté dehors. J'avais dit à McAvity de faire en sorte d'obtenir au moins 400,000 verges de dragage. M. McAvity sortit et me dit d'entrer et j'expliquai à M. Hyman la difficulté de se procurer un grand outillage pour n'avoir qu'une faible quantité de dragage. M. Hyman consentit à voir que j'aie 400,000 verges, si j'obtenais le contrat en étant le plus bas soumissionnaire. Après quoi McAvity me dit que je ferais mieux de consentir à un arrangement. Je dis: pourquoi ne pas attendre que nous soyons revenus à Saint-Jean pour savoir si ma soumission a été oui ou non acceptée. Il me dit qu'il avait une copie toute prête de l'arrangement. Je lui ai dit, comment vous l'êtes-vous procurée. Il me dit, oh, c'était tout prêt ici. Je l'ai lue et je lui ai dit que l'arrangement était tout à l'avantage d'un seul; je devais faire le travail et il devait retirer le bénéfice. Eh bien! dit-il que désirez-vous que je fasse? Je lui dit que je pensais toujours qu'il devait être financièrement intéressé lui et ses amis pour au moins $20,000 ou $30,000. Oh, dit-il comme auparavant, les banques vous aideront et attendez jusqu'à ce que je sois de retour chez moi. Non, dis-je je dois aller directement à Boston et conclure un marché avec les propriétaires de dragueurs. Bien, dit-il, il vaut mieux signer l'arrangement. Non, dis-je, vous devez être obligé de faire quelque chose. Il me dit d'écrire quelque chose au bas et qu'il le signerait. Je dis que je n'étais pas un avocat. Oh, allez donc, dit-il, et j'écrivis ce qui me vint à l'idée et il le signa.

Le jour suivant je fus informé par M. Hyman que ma soumission était acceptée et après des mois j'appris que ma soumission était la seule qui ait été reçue. L'ingénieur du département m'écrivit une lettre me donnant 400,000 verges à faire, et je quittait Boston pour Montréal et ensuite je me procurai un dragueur et l'amenai à Saint-Jean.

Je désire maintenant dire. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Vous feriez mieux de lire l'affidavit.

M. DANIEL: Je désire dire particulièrement au ministre des Travaux publics. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Je préférerais que vous lisiez exactement comme c'est écrit.

M. DANIEL: Cet affidavit clavigraphié portait la date de "1907". C'était une erreur et je le rétablirai tel qu'il avait dû se trouver avec la date "1905". Je dois dire que j'assistai à l'assemblée à laquelle M. Hazen a donné lecture de cet affidavit. Il l'a lu tel qu'il se trouvait devant lui avec la date "1907". Mais il vit évidemment que la date était erronée, car il se retourna vers M. Mayes qui était assis derrière lui sur l'estrade—j'étais moi-même sur la même estrade à dix pieds seulement de ces deux personnes—et il demanda à M. Mayes. "Quelle est cette date ?"

M. Mayes lui déclara que c'était en 1905, et le répéta même. M. Hazen lut alors "1905". Comme je l'ai dit, j'étais présent et je sais parfaitement à quoi m'en tenir.

L'hon. M. PUGSLEY: Tout ce que je demande c'est que la déclaration soit lue dans les termes où elle a été faite sous serment.

M. DANIEL: Je vais en donner lecture exactement dans les termes où elle est actuellement; car ce chiffre a été changé depuis, et son auteur assermenté de nouveau. Je vais donc en donner lecture dans les termes où M. Hazen l'a fait le soir du 12 octobre. Elle a été reçue de nouveau sous serment le 24 mars dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Quatre mois après l'assemblée en question.

M. DANIEL (lisant):

Le 15 octobre 1905, il m'est parvenu un message téléphonique du docteur Pugsley, me priant d'aller le voir le lendemain, ce que je fis. Il me dit: monsieur Mayes, je suis en besoin urgent, et vous seriez bien aimable de venir à mon secours.

L'hon. M. PUGSLEY: Je m'oppose formellement à ce que l'honorable député donne lecture de déclarations me portant atteinte. (Exclamations). Un moment, s'il vous plaît. Je demande l'application de l'article du règlement dont l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) s'est réclamé il y a quelques jours ici même. Le très honorable premier ministre, comme ces honorables députés ne l'ont pas oublié, ayant affirmé qu'il n'avait jamais rien eu à faire avec la manipulation de dépôts détenus par fidéicommis, l'honorable représentant de Toronto-nord crut qu'il se trouvait visé personnellement, qu'on portait atteinte à sa réputation, ou qu'au moins on disait des choses désobligeantes et désagréables à son adresse; et votre décision, monsieur l'Orateur, lui ayant donné raison, le très honorable premier ministre très justement retira l'observation qu'il avait faite, ou plutôt la question qu'il avait posée. Or, je n'avais aucune objection à ce que l'honorable représentant de la ville de Saint-Jean (M. Daniel) lût l'affidavit dans les termes où M. Hazen en avait donné lecture à l'assemblée publique antérieurement à l'élection, et dans les termes où il a été reproduit dans toute la presse conservatrice du Canada. Mais je m'oppose à ce qu'on donne lecture d'une déclaration qui n'est, comme l'honorable député l'a reconnu, que la reproduction modifiée d'un affidavit lu plusieurs mois auparavant dans une assemblée publique. Je ne demande pas mieux que d'entendre l'honorable député lire l'affidavit primitif dans les termes où il a été lu à l'assemblée. J'ai cherché à en obtenir le texte de diverses sources, mais sans y réussir.

M. SPROULE: Avant que vous rendiez votre décision, monsieur l'Orateur, si toutefois vous devez le faire, je désire faire observer que l'honorable ministre (M. Pugsley) ne veut pas de cet affidavit, sous prétexte qu'il vient du dehors et qu'il porte atteinte à l'honneur et à l'intégrité d'un membre de la députation. Mais si cette lecture doit aboutir,—ce que j'ignore, —à une accusation directe, il est nécessaire que l'accusation soit appuyée de preuves; et même si ces preuves viennent du dehors, nous avons droit de les connaître et l'honorable député a le droit de nous en donner lecture en portant son accusation.

L'hon. M. PUGSLEY: Avec la permission de la Chambre, je ferai une courte réponse. Si l'honorable représentant de la ville de Saint-Jean (M. Daniel), ou aucun autre membre de la députation désire porter une accusation contre moi, il lui est loisible de le faire en en prenant la responsabilité, et je ne demande pas mieux que de voir prendre pareille initiative dans ces conditions. Mais qu'il prenne la responsabilité en sa qualité de membre de la députation. qu'il s'expose aux conséquences qui pourront en résulter pour lui. (Exclamations). Aux termes du règlement de la Chambre, dont l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster), comme je l'ai dit, s'est réclamé l'autre jour, et avec succès, l'honorable député (M. Daniel) ne peut lire une déclaration, qu'elle soit ou non faite sous serment, émanant d'une personne du dehors et portant atteinte à l'honneur d'un membre de la députation.

M. DANIEL: Avant que vous décidiez la question, monsieur l'Orateur, qu'on me permette de dire un mot. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) se déclare bien prêt à me laisser lire cet affidavit dans les termes où il a été lu par M. Hazen, le 24 octobre. Eh bien, monsieur l'Orateur, c'est précisément ce que je viens de faire et ce que je fais. Dès lors, il me semble que vous n'avez aucune décision à rendre, parceque je ne cherche à faire rien autre chose que cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que j'ai déclaré, c'est que je ne m'opposais pas à ce que l'honorable député donnât lecture de l'affidavit dans les termes où M. Mayes l'avait fait sous serment. (Protestations.) Oui, dans les termes où M. Mayes l'a fait sous serment. C'est l'affidavit lu par M. Hazen et publié dans toute l'étendue du Canada que je voudrais entendre lire, si l'on doit lire quelque chose.

M. CROCKET: L'honorable ministre (M. Pugsley), a-t-il oublié que récemment je me disposais à lire cet affidavit ici même, dans les termes où il avait été publié, et qu'il s'y est opposé?

M. WM PUGSLEY.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout. Dans cette circonstance, l'honorable député (M. Crocket) ne prétendait pas avoir le texte de l'affidavit; il se bornait à nous lire le compte rendu du journal.

M. CROCKET: Dans cette circonstance, je fus prié par le ministre de lire ce que publiaient ces journaux, et c'est ce que je fis; mais lorsque j'arrivai à certaines déclarations présupposant des manœuvres illégales de la part du ministre, il s'y opposa, et on m'empêcha de poursuivre ma lecture, bien que l'entrée en matière. . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Et on a eu raison de vous empêcher de continuer.

M. l'ORATEUR: On admettra de part et d'autre, je pense, que si l'honorable député (M. Daniel) se propose de finir par une motion demandant la référence de certaines questions à un comité d'enquête, il lui est parfaitement loisible de lire le document en question.

Sir WILFRID LAURIER: En quoi consiste cette motion? On devrait nous le dire.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas vu le texte de la motion, mais je crois l'honorable député sur parole quand il déclare qu'il va présenter une telle motion. L'honorable député (M. Daniel) aurait-il l'obligeance de m'en communiquer le texte?

M. DANIEL: C'est avec beaucoup de plaisir que je le fais, monsieur l'Orateur. Je prétends être dans mon droit en en différant la lecture.

M. l'ORATEUR: J'ai cru l'honorable député sur parole, et en lui demandant de me communiquer le texte de la motion, mon seul but était de dissiper le malentendu.

M. DANIEL: Je n'ai pas d'objection à vous le communiquer. (Lisant):

Le 15 octobre 1905, il m'est parvenu un message téléphonique de la part du docteur Pugsley....

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. DANIEL: Je crois être en parfait accord avec le règlement. (Lisant):

....me priant d'aller le voir le lendemain, ce que je fis. Il me dit: monsieur Mayes, je suis en besoin d'argent; et vous seriez bien aimable de venir à mon secours. Je répondis....

Sir WILFRID LAURIER: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: On exprime une opinion: " Cette Chambre est d'avis. . ."

Il me paraît y avoir méprise. La motion est ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis, considérant la gravité des circonstances relatées ci-dessus, que les allégations contenues dans ladite déclaration solennelle, et toute question topique relative audit marché de dragage devraient

être soumises à un comité de cette Chambre, chargé de s'en enquérir et d'en faire rapport, afin que la vérité ou la fausseté desdites allégations soit mise au jour, et que les sommes de deniers publics illégalement payées par rapport audit marché puissent être recouvrées et restituées au trésor public.

Bien entendu, ce n'est pas là porter une accusation contre le ministre des Travaux publics. J'ai consulté les journaux de la Chambre de 1891 et je vois que le représentant du comté de Montmorency, à cette date, M. Tarte, a porté une accusation contre le ministre des Travaux publics d'alors; mais il l'a fait sur sa responsabilité de membre de la députation. Aussi, dans les circonstances, il ne me semble pas que l'honorable député puisse lire le texte de l'affidavit sur cette motion, mais je suis bien prêt à entendre débattre la question.

L'hon. M. FOSTER: La proposition que vient de faire l'honorable député (M. Daniel) a été faite nombre de fois dans cette enceinte, et elle sera faite nombre de fois encore . Elle se ramène à ceci: étant donnés certains renseigments qui ont été recueillis, et qu'il a en main, jugeant ces renseignements d'une importance vitale, il désire, dans l'exercice de ses fonctions publiques, saisir la Chambre de ces renseignements, et il demande la nomination d'un comité à cet effet. C'est là ce qu'il fait, et c'est là ce qu'il a parfaitement le droit de faire; et il me semble qu'il n'y a pas d'article du règlement pour l'en empêcher. Sur quoi fonde-t-il sa demande de nomination d'un comité? Il aurait été parfaitement absurde de sa part de demander la nomination d'un tel comité sans rien dire à l'appui d'une telle demande. Il lui faut fournir des raisons légitimant une telle mesure, et précisément une des nombreuses circonstances qu'il allègue à l'appui de sa demande, c'est cet affidavit. Prétendez-vous, monsieur l'Orateur qu'il ne lui est pas permis de produire ces affidavits, d'alléguer ces déclarations, ces incidents qui sont venus à sa connaissance, et qui justifient sa motion? Il lui faut un fondement pour asseoir sa motion. A mon avis, monsieur l'Orateur, sauf le respect que je dois au président de la Chambre, la position dans laquelle il se trouve est très différente de celle du député portant une accusation contre un ministre. Ce que nous demandons aujourd'hui, c'est la nomination d'un comité de la Chambre chargé de s'enquérir de la vérité de certaines allégations. Les faits allégués sont de diverses natures; il y a notamment ceux contenus dans l'affidavit de M. Gershon S. Mayes; nous ne faisons donc que répéter ce qui a déjà été fait cent fois auparavant dans cette enceinte, et ce qui va s'y faire cent fois encore, je pense. C'est une nouveauté dans ma pratique parlementaire d'entendre dire qu'il ne m'est pas permis de présenter une motion, de soumettre mes renseignements à la Chambre, de demander la nomination d'un comité. Je ne vois rien pour légitimer une telle prétention. Maintenant, le ministre des Travaux publics, déclare que c'est là une déclaration qui porte atteinte à son honneur. Il est difficile qu'il en soit autrement. Si, en sa qualité de ministre des Travaux publics ou autrement, il s'est trouvé partie à une opération de la nature de celle dont il est question dans l'affidavit. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Cela se passait deux ans avant mon entrée dans le ministère des Travaux publics.

L'hon. M. FOSTER: Cela ne fait aucune différence. Si cela se passait deux ans avant que l'honorable ministre fût ministre des Travaux publics ou membre de cette Chambre c'est une raison de plus pour dire que la lecture de ce document n'attaque pas la réputation d'un membre de cette Chambre. Qu'est-ce que mon honorable ami entend proposer? Que veut-il lire? Il veut donner lecture d'un affidavit de M. Gershon S. Mayes. Ce dernier déclare sous serment qu'en 1905 il a rencontré l'honorable Wm Pugsley, qui à cette date n'était pas membre de cette Chambre, et qu'une certaine conversation eut lieu entre eux. Cela entache-t-il la réputation du ministre des Travaux publics? Il est encore dit dans l'affidavit que M. Pugsley aurait demandé de l'argent à M. Mayes et que celui-ci aurait répondu qu'il ne lui en devait pas. Mayes dit encore qu'en 1905 l'honorable Wm Pugsley lui aurait dit: "Il vous serait très utile d'avoir un ami à Ottawa."

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, j'en appelle au règlement. Je demande à l'honorable député de retirer ce qu'il vient de dire.

L'hon. M. FOSTER: Que voulez-vous que je retire?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de Toronto-nord abuse de ses privilèges de député pour donner lecture à la Chambre de ce document clavigraphié, de cet affidavit corrigé. Avant que vous ayez décidé que le document peut être lu, il entreprend d'en porter le contenu à la connaissance de la Chambre. Ses paroles sont certainement une attaque dirigée contre moi puisqu'il dit que j'ai voulu me faire donner de l'argent; que d'une manière ou d'une autre j'ai cherché à obtenir de l'argent de M. Mayes. Si cela ne m'atteint pas, pourquoi demande-t-il qu'un comité soit nommé pour faire une enquête et découvrir si cette déclaration est vraie ou fausse? On voudrait une enquête sur toutes les déclarations de cet affidavit, non seulement sur ce qui se rapporte à l'entreprise de dragage, mais sur tout ce qui s'est passé entre M. Mayes et moi, quand

M. Mayes était mon client et que j'étais son avocat, quand les relations entre nous étaient d'une nature confidentielle.

L'hon. M. FOSTER: Je n'ai pas voulu être injuste envers l'honorable ministre. Je ne crois pas l'avoir été, et en y réfléchissant, il comprendra que je n'ai pas dit qu'il avait demandé de l'argent. Toute la question est de savoir ce qui peut être lu. La difficulté provient de ce que l'orateur est appelé à donner une décision au sujet d'un document que mon honorable collègue veut lire avant que lui-même en ait pris connaissance.

L'hon. M. PUGSLEY: Et il donne le contenu du document.

L'hon. M. FOSTER: Je cherche à élucider la question en disant que ce que l'on se propose de lire est exactement ce que je viens de rapporter.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous ne pouvez pas le faire.

L'hon. M. FOSTER: Pourquoi pas?

Sir WILFRID LAURIER: La question est de savoir si l'affidavit peut être lu ou non, et tant que cette question ne sera pas décidée, l'honorable député n'a pas le droit d'en dévoiler le contenu.

L'hon. M. FOSTER: Alors, vous voulez que l'orateur décide si on peut donner lecture à la Chambre d'un document dont ni lui ni personne ne connaissent la teneur.

Sir WILFRID LAURIER: La question est de savoir si la motion demandant une enquête est régulière et si l'affidavit peut être lu à l'appui de cette motion. Si l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) avait suivi la procédure ordinaire et avait pris la responsabilité de porter une accusation contre le ministre des Travaux publics, la question serait réglée. Mais il ne l'a pas fait, et c'est à l'orateur à décider.

M. HUGHES: J'invoque le règlement.

M. l'ORATEUR: La parole est à l'honorable député de Saint-Jean.

M. HUGHES: On a toujours le droit d'en appeler au règlement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Saint-Jean désire répondre aux remarques du ministre des Travaux publics.

M. DANIEL: Je ne comprends pas que l'honorable ministre des Travaux publics s'oppose à ce que cet affidavit soit lu, même si, comme il le prétend, ce document l'accuse de choses dont il est parfaitement innocent. L'enquête que nous demandons lui fournira l'occasion d'établir la fausseté des accusations et de proclamer son innocence par tout le pays. S'il est une chose que le ministre doive désirer par dessus tout, c'est de se disculper de ces accusations. S'il y a dans cette Chambre un homme qui doive désirer une enquête, c'est l'honorable ministre des Travaux publics. Quant à moi, l'affaire me concerne peu. Je regrette d'avoir à m'en charger, mais il fallait que quelqu'un prît l'initiative. J'ai des relations amicales avec toutes les personnes intéressées dans cette affaire et j'aurais préféré de beaucoup qu'un autre eût été chargé d'en saisir la Chambre. Quoi qu'il en soit, c'est à vous, monsieur l'Orateur, à décider. Je considère que je suis parfaitement dans mon droit en donnant lecture de ce document qui a déjà été publié sur tous les points du pays.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout. Il a été publié sous une forme toute différente.

M. DANIEL: Je ne porte aucune accusation contre mon honorable ami. Ces accusations, quelles qu'elles soient, existent déjà. Je demande simplement à en saisir la Chambre. L'honorable premier ministre a traité la déclaration du major Hodgins, comme une affaire pouvant donner lieu à une enquête. Or, je prétends que dans le cas actuel, il y a aussi lieu de faire une enquête.

M. CONMEE: L'honorable député me permet-il de lui poser une question.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. DANIEL: J'espère, monsieur l'Orateur, que votre décision me permettra de continuer.

M. HUGHES: L'orateur, il y a un instant a cité un cas qui remonte à quelques années. Quand bien même on en citerait mille comme celui-ci, ils n'auraient aucun rapport avec la question qui nous occupe. Le fait que M. Tarte qui était à cette époque député de Montmorency a porté une accusation formelle contre un membre de cette Chambre, n'a rien de commun avec le cas qui nous occupe. Les deux cas sont absolument dissemblables. On demande qu'une enquête sur l'administration du département des Travaux publics soit étendue aux entreprises publiques exécutées sur différents points du pays et à l'emploi illégal des deniers publics, et si le ministre actuel des Travaux publics, qui n'était pas à cette époque membre de la Chambre, s'est trouvé mêlé à quelques-unes de ces entreprises, rien de ce que contient cet affidavit ne peut, en quoi que ce soit, atteindre le ministre actuel en sa qualité de ministre des Travaux publics ou de député, et à mon sens, ii n'a aucune raison de s'opposer à ce qu'il soit donné lecture de ce document. Il s'agit simplement d'une enquête, dans le genre de celle qui a eu lieu dernièrement au sujet du département de la Marine et des Pêcheries.

M. LENNOX: Je considère monsieur l'Orateur, qu'il est important de bien élucider la question avant de demander votre

décision, afin que la portée en soit bien comprise. Il y a bien d'autres questions en jeu que celle qui est mise en avant, en ce moment. Il s'agit, ni plus ni moins, que de la direction des affaires du pays, dans ce Parlement, cela regarde le premier ministre, plus qu'aucun autre. Il y a quelques instants, il a parlé d'une accusation directe contre un ministre ou un député. Je ne vois pas que l'auteur de la présente résolution porte la moindre accusation contre l'honorable ministre des Travaux publics. Ce n'est pas ainsi que je comprends la situation et je crois la connaître passablement à fond.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi permettrait-on à l'honorable député de Saint-Jean de donner lecture de fausses déclarations contenues dans un affidavit dirigé contre moi?

M. LENNOX: Si l'honorable ministre veut bien se contenir une minute ou deux, je vais m'efforcer d'expliquer pourquoi l'affidavit devrait être lu et pourquoi il est du devoir des députés de saisir la Chambre de ces questions et de demander des enquêtes. Dans la ville de Saint-Jean, dans une assemblée publique, on a donné lecture d'une déclaration solennelle ayant toute la valeur d'un serment. Cette déclaration portait une grave atteinte à la réputation d'un ministre de la Couronne—non pas à sa réputation comme ministre, mais comme homme public.

L'hon. M. PUGSLEY: L'affidavit lu à cette assemblée m'attaquait comme ministre.

M. LENNOX: L'affaire fut rendue publique. Le ministre prétend que l'affidavit qui a été lu mentionnait l'année 1907. Admettons-le; et s'il en est ainsi, une enquête est encore plus nécessaire, puisque nous sommes en présence d'une accusation formelle contre un ministre de la Couronne.

L'honorable député qui a proposé la résolution a fait le récit de ce qui s'est passé. Nous avons une déclaration solennelle—peu inmporte qu'elle mentionne 1905 ou 1907—contenant une grave accusation contre la conduite d'un homme public de la ville de Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande à l'honorable député de retirer ces paroles.

M. LENNOX: Je ne puis pas les retirer.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous devez les retirer.

M. LENNOX: Je ne le puis pas.

L'hon. M. PUGSLEY: Personne dans cette Chambre n'a le droit de dire qu'il va être donné lecture d'un affidavit contenant de graves accusations contre un membre de cette Chambre.

M. SPROULE: L'honorable député a parfaitement le droit de dire cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont des paroles offensantes au suprême dégré, à l'adresse d'un membre de la Chambre, et je demande à l'honorable député de les retirer.

M. NORTHRUP: Monsieur l'Orateur, avec votre permission. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. LENNOX: J'aime à régler moi-même mes différends. Je n'ai porté aucune accusation contre un ministre de la Couronne.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vous demande de vous rétracter.

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Lennox) connaît le règlement.

M. LENNOX: Sans doute.

M. l'ORATEUR: L'article 19 dit qu'un député ne doit faire usage d'aucune parole injurieuse à l'adresse d'un collègue; en voici le texte:

> Il ne doit faire usage d'aucune parole injurieuse pour l'une ou l'autre des deux Chambres, ni pour aucun de leurs membres.

M. LENNOX: Je n'ai pas besoin que vous me citiez le règlement, Monsieur l'Orateur.

Des VOIX: Rétractez-vous!

M. LENNOX: Si je m'étais servi d'une parole injurieuse à l'adresse d'un ministre de la Couronne ou d'un membre de la Chambre je serais prêt à la retirer.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande à l'honorable député de retirer ce qu'il a dit.

M. LENNOX: Je n'ai jamais tenu le langage dont se plaint le ministre.

Des VOIX: A l'ordre!

M. LENNOX: Si monsieur l'Orateur dit que je me suis servi de paroles injurieuses à l'adresse du ministre, je les retirerai immédiatement; mais je veux savoir quelles sont les paroles que je dois retirer.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas avoir bien saisi les paroles dont s'est servi l'honorable député.

M. LENNOX: Je n'ai porté aucune accusation contre l'honorable ministre; j'ai pris comme admis qu'une déclaration solennelle a été lue à Saint-Jean, ainsi que le ministre l'a reconnu à plusieurs reprises; je dis que c'est à une réunion publique tenue à Saint-Jean que lecture fut donnée de cette déclaration, et j'ajoute que le ministre a lui-même admis que cette déclaration renfermait des accusations contre lui.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande pardon à l'honorable député: j'ai dit que la déclaration lue par M. Hazen, à une réunion publique tenue à Saint-Jean, et répandue ensuite par tout le pays, m'accusait d'avoir reçu certaines sommes d'argent d'un entrepreneur en 1907 alors que j'étais ministre des Travaux publics.

Aujourd'hui, l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) a jugé à propos de donner lecture à la Chambre d'une déclaration corrigée, et l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) vient de dire que son collègue était sur le point de donner lecture d'une déclaration faite sous serment et formulant les plus graves accusations contre le ministre des Travaux publics. Tel est le langage dont il s'est servi; il doit s'apercevoir qu'il est injurieux.

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur, je pourrais faire observer que la résolution. . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande une rétractation.

Quelques VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande à l'honorable député de retirer ses paroles.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député s'est servi d'un langage injurieux, il devrait se rétracter.

M. LENNOX: Si monsieur l'Orateur veut bien me dire quelles sont les paroles injurieuses dont je me suis servi, je me ferai un plaisir de les retirer.

M. l'ORATEUR: Les paroles dont on se plaint, si je ne me trompe, se rapportent à un document qui n'a pas encore été communiqué à la Chambre, mais qu'on dit porter des accusations contre un membre de la Chambre.

M. LENNOX: Ce que j'ai dit, c'est. . .

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député nie avoir prononcé ces paroles, cela tranche la question.

M. LENNOX: J'affirme n'avoir aucunement accusé le ministre.

M. CONMEE: Vous éludez la question.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. LENNOX: Je me suis fondé sur le dire du ministre lui-même.

M. CONMEE: Pourquoi ne citez-vous pas ses paroles mêmes?

M. LENNOX: Je me suis fondé sur l'aveu même du ministre pour dire qu'à une assemblée tenue dans la ville de SaintJean, lecture fut donnée d'un affidavit ayant trait à certaine opération que l'on dit avoir eu lieu en 1907.

L'hon. M. PUGSLEY: Effectivement.

M. LENNOX: Et qu'une déclaration a été faite dont lecture fut donnée à une réunion publique convoquée à Saint-Jean. Cette déclaration n'est autre que celle dont il s'agit en ce moment.

L'hon. M. PUGSLEY: Non pas; il s'agit d'une déclaration entièrement nouvelle.

M. LENNOX: La déclaration faite à Saint-Jean, nous l'avons ici aujourd'hui; la date a été corrigée sous la foi d'un nouveau serment.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est en quoi mon honorable ami se trompe.

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande à l'honorable député de se rétracter.

Des VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai la parole.

M. l'ORATEUR: Il est d'usage de permettre à un ministre de la Couronne d'exposer ce que la Chambre a intérêt à connaître.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis persuadé que l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) ne m'a pas bien compris. J'ai dit que la déclaration dont lecture fut donnée à une réunion publique tenue à Saint-Jean, déclaration portant que j'aurais, en 1907, reçu de l'argent d'un entrepreneur, comporte une imputation injurieuse à mon adresse en tant que ministre des Travaux publics.

M. LANCASTER: Il n'a pas dit autre chose.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, ce n'est pas cela que l'honorable député a dit. Cette déclaration a été modifiée. Au dire de mon honorable ami, elle fut l'objet d'un nouveau serment; c'est précisément ce qui en fait une déclaration nouvelle. L'honorable député dit que la déclaration dont le représentant de Saint-Jean se propose de donner lecture comporte l'imputation la plus grave à l'adresse d'un ministre.

M. LENNOX: Non pas.

L'hon. M. PUGSLEY: Voilà ce que l'honorable député a dit et que je l'invite à rétracter.

M. LENNOX: Vous faites une pétition de principe.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député déclare n'avoir pas dit cela, la question sera tout autre.

M. LENNOX: J'affirme que je ne l'ai pas dit, et je m'étonne que le ministre ait pu le penser. Je continue.

De l'aveu du ministre, il existe une déclaration dont lecture a été donnée et qui comporte une accusation contre lui; or, c'est cette déclaration que l'on se propose de communiquer à la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est-à-dire une autre déclaration.

M. LENNOX: Mettez qu'elle soit en date de 1907 ou de 1905, à votre gré.

M. TALBOT: Cela fait une grande différence.

M. CONMEE: C'est un accommodement.

M. LENNOX: Ce n'est ni un train "d'accommodement" ni un train rapide.

Une VOIX: C'est un spécial.

M. CONMEE: Monsieur l'Orateur. . .

M. LENNOX: A l'ordre!

M. CONMEE: Je soulève la question de règlement à propos de l'observation de l'honorable député qui vient de faire allusion à un train spécial et à un train d'élections. (Rires.)

Si l'honorable député déclare que ce n'est pas à moi que s'adressait son observation. . . (Bruit.)

M. LENNOX: C'est à vous.

M. CONMEE: Si l'honorable député déclare qu'il ne me visait pas, je le laisserai poursuivre.

M. LENNOX: C'est l'honorable député (M. Conmee) que j'ai visé par mon observation.

M. CONMEE: L'honorable député dit-il vraiment que c'est à moi que s'adresse son observation?

M. LENNOX: Oui.

M. CONMEE: Dans ce cas, je demande qu'il se rétracte. Il n'est pas le seul membre de la Chambre qui prenne plaisir à parler de train spécial.

Des VOIX: A l'ordre! Asseyez-vous!

M. CONMEE: Pardon; j'ai la parole et je sais quand je dois me taire.

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: La parole est à l'honorable député de Simcoe, à moins que l'honorable député de Rainy-River ne soulève la question de règlement. Le représentant de Rainy-River demande-t-il la rétractation de certaines paroles?

M. CONMEE: C'est ce que je demande.

M. LENNOX: Je serai bien aise de connaître le sentiment de monsieur l'Orateur sur ce point.

M. l'ORATEUR: Le langage de l'honorable député ne me paraît pas contraire aux usages parlementaires.

M. CONMEE: Eh bien. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Je m'en rapporte à la décision que j'ai rendue l'autre soir; on peut tirer une conclusion des paroles en question, mais cette conclusion, je ne puis la tirer moi-même.

M. CONMEE: Cependant, monsieur l'Orateur. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. CONMEE: Un instant, s'il vous plaît.

Des VOIX: A l'ordre!

M. TALBOT: Faites-lui dire sa pensée.

Des VOIX: A l'ordre!

Sir WILFRID LAURIER: Nous devrions tâcher d'agir avec dignité. . .

M. LENNOX: C'est aussi mon avis.

Sir WILFRID LAURIER: Quant à moi, je ne crois pas que le représentant de Simcoe ait voulu blesser son collègue de Rainy-River; mais, s'il avait ce dessein, je lui demanderais de retirer l'expression.

M. LENNOX: Monsieur l'Orateur a rendu sa décision sur ce point, de sorte que l'honorable premier ministre enfreint le règlement.

Je disais donc qu'aucun député de la gauche n'a, que je sache, cherché à lancer des insinuations contre le ministre des Travaux publics, soit comme simple citoyen, soit comme homme public. Mais je comprends qu'un reproche grave—probablement immérité—est adressé dans une certaine déclaration que le ministre a mentionnée à un homme public qui ferait partie du parlement fédéral, c'est-à-dire au ministre des Travaux publics lui-même.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans une déclaration dont la fausseté a été reconnue.

M. LENNOX: A mon sens, nul député de la gauche, si on rend justice à celle-ci, ne refusera d'accepter la parole du ministre concernant un fait; néanmoins, une accusation scandaleuse contre un ministre de la couronne a été ébruitée et, si je saisis bien sa pensée, mon collègue soumet cette proposition afin de tirer au clair cet incident qui est du domaine public.

Voici ce que nous voulons savoir; est-ce le désir du premier ministre ou du ministre des Travaux publics que cette affaire soit étouffée, ou bien y aurait-il une enquête publique?

M. W. NORTHRUP (Hastings-ouest): Il me semble qu'au cours de ce débat prolongé, nous nous écartons un peu du sujet. La motion demande que monsieur l'Orateur quitte le fauteuil afin que la Chambre siège en comité des subsides, et il n'existe pas d'axiome constitutionnel plus généralement admis que celui qui déclare qu'une motion semblable permet au public d'exposer ses griefs, et aux députés de dire tout ce qu'ils veulent, tout en respectant les convenances parlementaires. Soit qu'une motion doive être faite ou non, cela ne tire aucunement à conséquence. Il est vrai que, dans le

présent cas, l'honorable député qui se propose de faire une motion en a remis le texte à monsieur l'Orateur, mais ce n'est qu'un acte de pure courtoisie de sa part.

Il s'agit de savoir si l'honorable député qui avait la parole enfreignait le règlement lorsque le ministre des Travaux publics a demandé que celui-ci fût appliqué. A vrai dire, il y a eu deux rappels au règlement, l'un par le ministre des Travaux publics et l'autre par le leader de la Chambre.

Si j'ai bien compris, le ministre des Travaux publics n'a pas prétendu que l'article 19 serait enfreint par ce que mon collègue se préparait à dire, mais il a soutenu qu'il n'avait été enfreint par ce qu'il avait déjà dit. J'affirme que l'article 19 ne s'applique pas à l'avenir, il vise le présent ou le passé. Un député peut être prié d'observer le règlement après qu'il s'est servi d'un langage blessant; mais ni l'orateur, ni un ministre n'a le don de prévoir ce qu'un député dira. Par conséquent, un rappel au règlement, pour être fondé, doit avoir trait à quelque parole qui a déjà été prononcée.

Le leader de la Chambre a demandé s'il est permis de lire une déclaration sous serment. Je ne conçois guère qu'il discute ce point-là. Toute la députation admet qu'on peut lire une déclaration attestée sous la foi du serment. Elle peut être tellement inconvenante qu'on ne devrait pas la lire et celui qui la lit peut être rappelé à l'observation du règlement; cependant, je soutiens qu'on peut incontestablement en donner lecture. Que dit l'article en question? Voici:

> Nul membres ne doit faire usage d'aucune parole injurieuse pour l'une ou l'autre des deux Chambres, ni pour aucun de leurs membres.

Cet article est clair. Il correspond à la loi qui interdit aux gens du dehors, en les menaçant de certaines peines, de se servir de paroles injurieuses à l'adresse de leurs concitoyens, de crainte que la paix publique ne soit troublée. De même dans cette enceinte, les membres de la Chambre ne doivent pas se servir entre eux de paroles blessantes de crainte de manquer au décorum.

Que signifie un langage injurieux? Supposons qu'un juge du haut du tribunal prononce un jugement qui porte une grave atteinte à la réputation d'un député ou d'un ministre. En pareil cas, on ne soutiendrait certainement pas qu'un membre de la Chambre fait usage de paroles injurieuses pour ce député ou ce ministre, s'il se bornait à lire ce jugement en présence de la députation. Les paroles d'un député qui rapporterait l'opinion exprimée par un de ses collègues seraient injurieuses et déplacées; mais, si un membre de la Chambre citait un extrait de la décision rendu par un juge de la cour suprême, il est évident qu'il ne ferait pas usage de paroles injurieuses, dans le sens du règlement. La question se résumerait à savoir si la citation est fidèle.

Dans son rapport, monsieur le juge Cassels a critiqué en termes sévères l'administration de plusieurs départements et nous n'ignorons pas que le chef de chaque département est responsable de sa gestion. De l'avis du ministre des Travaux publics, tous les députés qui ont cités des extraits du rapport de monsieur le juge Cassels ont fait usages de paroles injurieuses pour le ministre de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. PUGSLEY: Le rapport était soumis au Parlement.

M. NORTHRUP: Qu'importe? Il s'agit de l'interprétation de l'article 19 qui ne mentionne pas ce qui est soumis au Parlement. Dans un certain sens, on peut considérer comme injurieuse pour les députés de la droite toute parole qui tend à prouver qu'ils ne s'acquittent pas de leur devoir; pourtant, ce n'est certainement pas ce que l'article veut dire. Qu'arriverait-il si le président rendait la décision que le ministre des Travaux publics attend de lui? Nul député ne pourrait citer ici une décision ou un rapport d'une commission d'enquête ou d'un juge, sans s'exposer à des peines.

Je soutiens donc que le ministre des Travaux publics, lorsqu'il a prétendu que le langage du représentant de Saint-Jean était contraire au règlement, parlait des paroles que celui-ci prononçait ou de la phrase qu'il lisait dans le moment, car toute objection, pour être valide, doit être soulevée à l'instant même. Monsieur l'Orateur ne peut se prononcer que sur les paroles en question et, dès qu'il a rendu sa décision, le représentant de Saint-Jean peut citer la phrase suivante de la déclaration sous serment. Chaque objection doit être vidée de la même manière, à moins que monsieur l'Orateur ne décide que la déclaration renferme quelque chose d'inconvenant dont il interdit la lecture.

M. CONMEE: Je crois que la Chambre a entendu le représentant de Saint-Jean déclarer qu'il ne se proposait pas seulement de lire la déclaration, mais qu'il avait l'intention de soumettre une motion à la Chambre. Le président a répondu que l'honorable député pouvait lire la déclaration, s'il se proposait de soumettre un motion ensuite. Cependant, en recevant la motion, je crois me rappeler qu'il a déclaré qu'elle n'était pas de la nature de celle dont l'honorable député avait parlé.

Quelques VOIX: Non, non.

M. CONMEE: A mon sens, la question en est là. La motion ne renferme pas d'accusation; ce n'est pas une motion com-

me celle que le représentant de Saint-Jean avait promis de soumettre à la Chambre. Conséquemment, s'il lisait la déclaration, il induirait la Chambre en erreur quant à la nature de la motion qu'il entend faire. Voilà exactement dans quelle situation il se trouve.

M. MEIGHEN: Le représentant de Rainy-River veut-il apprendre à la Chambre quelle serait la nature de la motion qui permettrait à mon collègue de lire la déclaration, si la motion qu'il a remise à monsieur l'Orateur ne suffit pas?

M. CONMEE: Les archives de la Chambre renferment plusieurs de ces motions. On en a cité une aujourd'hui. M. Tarte a déjà présenté une motion par laquelle il portait une accusation contre celui qui était alors ministre des Travaux publics, sous sa responsabilité de membre de la Chambre. M. Edgar a soumis une motion semblable, ainsi que MM. Worthington et Lister. Chacun d'eux a mis son mandat en jeu. Ces motions ressemblaient à celle que tout député de la gauche doit oser présenter sous sa propre responsabilité s'il désire porter une accusation contre un de ses collègues. Tel est son privilège.

M. MEIGHEN: Si je comprends bien, vous avez décidé. . .

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas rendu de décision. Je n'ai fait que m'adresser à la députation aux vieux parlementaires qui sont ici. D'après moi, un usage ancien veut que nul député ne porte une accusation contre un de ses collègues sans en prendre la responsabilité. Une déclaration sous serment peut fort bien être lue dans la ville de Saint-Jean, mais autre chose est de la lire dans cette enceinte sans en assumer la responsabilité. C'est sur ce point que je consulte la Chambre avant de rendre ma décision.

M. DEVLIN: Monsieur l'Orateur, toute la question semble se résumer à ceci: le représentant de Saint-Jean désire consigner dans le hansard un document qu'il possède et qui est censé être une déclaration sous serment d'un citoyen de la ville de Saint-Jean. . .

M. CROCKET: Et une déclaration que le ministre des Travaux publics l'a prié de lire.

M. DEVLIN: Je parlerai de cela tantôt. D'après les renseignements que nous avons pu recueillir, cette déclaration a trait à des affaires qui ont été traitées entre un M. Maves et le ministre actuel des Travaux publics, non pas en sa qualité de ministre ou de membre du Parlement, mais à titre de simple citoyen de la ville de Saint-Jean. Le ministre des Travaux publics ajoute que la déclaration se rapporte à une affaire qui a été traitée entre lui et M. Maves, qui était alors son client Il me semble qu'il s'agit de savoir jusqu'à quel point le Parlement a le droit de s'enquérir de la conduite des citoyens et de discuter leurs actes devant la Chambre.

Je comprends parfaitement que cette Chambre aurait le droit de délibérer sur une motion demandant la nomination d'un comité pour s'enquérir de la conduite d'un député ou d'un ministre de la couronne. Mais je ne crois pas que cette Chambre ait le droit de s'enquérir de la conduite des gens avant qu'ils soient devenus députés. On pourrait soutenir que, même si un homme avait commis quelque crime, il ne s'ensuit pas qu'il ne puisse après cela mener une vie honorable.

Quelques honorables DEPUTES: Oh! Oh!

M. DEVLIN: Supposons, pour les fins de la discussion, que des membres de l'opposition qui découvrent constamment quelque chose de criminel, qui sont toujours prêts à faire des insinuations. . .

Quelques honorables DEPUTES: A l'ordre.

M. DEVLIN: Les membres de l'opposition sont toujours prêts à crier à l'ordre quand on parle des insinuations qu'ils jettent à la tête de leurs adversaires. Dans mon opinion, la question actuellement devant cette Chambre est absolument hors d'ordre et cette Chambre n'a pas le droit de s'enquérir de ce qu'a pu faire un honorable député quelconque avant d'en devenir membre, pas plus qu'elle n'a le droit de s'occuper de la conduite privée d'un simple citoyen.

M. SPROULE: Je désire signaler le fait que nous avons nommé plusieurs commissions d'enquête en nous basant sur des exposés faits en cette Chambre de ce qui s'était passé au dehors. Nous l'avons toujours fait dans le but de déterminer le droit d'un député quelconque de siéger ici, lorsque nous avons voulu soumettre de telles questions au comité des privilèges et élection. Dans ces cas-là, il existait des affirmations faites en dehors de cette Chambre, et sur lesquelles nous nous appuyions pour nommer une commission d'enquête afin de décider si elles étaient vraies ou fausses. Si elles étaient vraies, le député en question n'avait pas le droit de siéger en cette Chambre. Si elles étaient fausses il devrait être justifié et son honneur vengé. D'après le même principe, nous demandons que l'on nomme un comité pour examiner les présentes assertions, afin de déterminer si elles sont vraies ou fausses.

M. CROCKET: Pas un honorable député ne peut sérieusement prétendre que cette Chambre n'ait pas le droit d'exprimer une opinion sur une question qui est devenue un scandal public sérieux. Si vous deviez

monsieur l'Orateur, soutenir l'objection soulevée par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley), cela voudrait dire que la Chambre des communes n'a pas le droit d'exprimer une opinion sur une question de la nature de celle dont je viens de parler. Nous avons souvent entendu dire à d'honorables députés que, si un membre quelconque de cette Chambre a une accusation à porter il devrait le faire de sa place en cette enceinte. L'honorable ministre des Travaux publics prétend-il qu'aucune accusation précise n'a été solennellement portée contre lui en sa qualité de ministre de la couronne?

L'hon. M. PUGSLEY: Voici ce que je dis: à une grande assemblée de conservateurs, tenue à Saint-Jean, à la veille des élections, on a porté contre moi une accusation très grave. Cette accusation, c'était que, étant ministre des Travaux publics, j'avais reçu de l'argent d'un entrepreneur. Cette accusation fut répandue à la volée dans tout le Canada, mais elle a été retirée ensuite. Cependant, ce que l'honorable député de Saint-Jean se propose de faire, c'est de lire un affidavit absolument nouveau, qui prétend divulguer certaines choses qui se seraient passées entre mon client, M. Mayes, et moi-même, deux ans avant que je devienne membre de cette Chambre. J'ai entendu ce que mon honorable ami a commencé à lire, et je déclare que l'assertion qu'il fait est fausse, et il est tenu de m'en croire sur parole. Il est assurément absurde de dire qu'un membre de cette Chambre ne saurait se lever pour formuler une accusation de nature à porter atteinte au caractère d'une autre député, relativement à des circonstances datant de deux ou trois ans avant que celui-ci devînt député, et de prétendre pourtant que le premier peut faire la même chose en lisant une accusation portée par quelqu'un qui n'appartient point à cette Chambre?

M. CROCKET: Le ministre des Travaux publics a admis qu'il y a eu une grave accusation portée contre lui, à Saint-Jean, en sa qualité de ministre des Travaux publics . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Et retirée depuis.

M. CROCKET: L'honorable ministre a parlé d'une erreur dans la date d'une certaine entrevue qu'il aurait eue, prétend-on, avec M. Mayes, mais il ignore que cette déclaration, outre l'assertion . . .

Un honorable DEPUTE: A l'ordre.

M. CROCKET: Je pose une question à l'honorable ministre des Travaux publics. Je lui demande s'il ignore que cet affidavit, outre l'assertion . . .

Un honorable DEPUTE: A l'ordre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je soulève une objection. J'ai dit que je ne m'opposerai point à ce que cet affidavit soit lu mot pour mot, tel qu'il fut lu à cette assemblée publique à Saint-Jean. Je consens volontiers à ce qu'on lise l'affidavit original.

M. DANIEL: Alors je poursuis la lecture de l'affidavit.

M. l'ORATEUR: Dois-je entendre que l'on insiste point sur l'objection.

L'hon. M. PUGSLEY: J'insiste sur l'objection, mais je dis que si mon honorable ami veut produire et lire l'original de l'affidavit assermenté par M. Mayes et qui fut lu à cette assemblée publique, et qu'il veuille le déposer sur la table, je ne m'opposerai point à ce qu'il en agisse ainsi.

M. DANIEL: C'est ce que j'essaie de faire depuis une demi-heure. Si le ministre désirait réellement que cette déclaration fût lue, comme il le prétend maintenant, il y a une demi-heure que nous en aurions fini. J'ai ici l'affidavit même qui fut lu par M. Hazen,—l'affidavit original.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle date? C'est la déclaration assermentée en octobre 1908, que je veux entendre lire.

M. DANIEL: Il dit: "M. Mayes, j'ai besoin d'argent . . ."

M. CONMEE: Quelle date porte-t-il?

M. l'ORATEUR: J'appelle l'attention de l'honorable député de Saint-Jean sur l'article 19 du règlement: Il n'est pas permis de prononcer des mots blessants contre aucun député. Si les mots que l'honorable monsieur se propose de lire sont blessants, ils seront en dehors du règlement.

M. DANIEL: Je ne sais pas. Voici cette déclaration qui fut lue le 12 octobre dernier. Le ministre des Travaux publics dit qu'elle contient des accusations sérieuses contre lui, et il a laissé ces accusations peser contre lui sans prendre aucune mesure pour venger son honneur.

L'hon. M. PUGSLEY: Elles ont été retirées.

M. DANIEL: Si elles le blessaient si peu alors qu'il ne daigna pas en poursuivre les auteurs, elles ne sauraient le faire davantage, maintenant si je les lis.

M. l'ORATEUR: Si l'on exclut de cet affidavit tous les mots blessants, il sera dans les règles. Autrement il est hors des règles.

M. DANIEL: Comment puis-je savoir ce qui est blessant pour le ministre ou ce qui ne l'est pas.

M. l'ORATEUR: Je déclare qu'aucun mot blessant, pour un honorable député quelconque, ne peut être lu ou prononcé dans cette enceinte. C'est la règle 19.

M. McKENZIE: Dois-je comprendre que vous décidez, monsieur l'Orateur,. . .

Quelques honorables DEPUTES: A l'ordre.

M. McKENZIE: Je suis dans le règlement et je ne prétends pas être baillonné.

M. l'ORATEUR: Si je comprends bien, l'honorable député, (M. McKenzie), demande une explication, il n'a pas entendu ma décision. J'ai décidé que, d'après l'article 19 du règlement, aucun mot blessant pour un honorable député quelconque, ne peut être prononcé ou lu dans cette Chambre.

M. McKENZIE: Il ne s'agit point de cela.

M. LENNOX: Ecoutez le juge.

M. McKENZIE: J'ai le droit de parler et les ricanements de l'honorable député de South Simcoe (M. Lennox), ne m'émeuvent pas le moins du monde.

Quelques honorables DEPUTES: A l'ordre.

M. McKENZIE: Monsieur l'Orateur je demande votre décision.

M. J. A. CURRIE: Monsieur l'Orateur...

Quelques honorables DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre.

M. McKENZIE: Je veux savoir votre décision, monsieur l'Orateur. Avez-vous décidé que cet affidavit doit ou ne doit pas être lu?

M. l'ORATEUR: L'affidavit n'a pas été lu, et s'il contient des mots blessants, il ne peut pas être lu.

M. McKENZIE: Je soutiens qu'il ne peut pas être lu.

L'hon. R. F. SUTHERLAND: L'objection, après toutes les discussions que nous avons eues, me semble se résumer à ceci: il y a eu, paraît-il, une déclaration qui semble attaquer le ministre des Travaux publics. L'original de cette déclaration affirme qu'un certain événement eut lieu en 1907, c'est-à-dire après que le ministre des Travaux publics fut devenu député. Le ministre a protesté contre cette assertion. On a depuis changé cette date qui, si je ne me trompe, se trouve être "1905", c'est-à-dire avant que l'honorable ministre fut député. Or, il y a une distinction très claire entre ce qui peut être l'objet d'une enquête de la part de cette Chambre et ce dont elle ne saurait s'occuper, en ce qui concerne un député ou une personne privée, et cette distinction se trouve clairement indiquée par une autorité supérieure, May, page 81:

> On a aussi puni constamment les auteurs de libelles contre les députés, mais pour constituer une violation de privilège ces diffamations doivent s'attaquer à l'honneur ou à la conduite des députés en leur qualité de députés, et comme on l'explique à la page 274....

Et c'est là le principe dont il s'agit ici.

> ...la diffamation doit être basée sur des faits se rapportant aux transactions de la Chambre. Les diffamations concernant la conduite des députés comme magistrats, officiers dans l'armée ou dans la marine, avocats, patrons, ou dans la vie privée ou autrement que dans leurs rapports avec le Parlement, sont du ressort des cours de justice et ne sauraient être des sujets de plaintes à la Chambre des communes.

Du moment qu'il est clair qu'il s'agit ici d'une déclaration se rapportant à quelque chose qui s'est passé à une époque ou le ministre des Travaux publics, était un homme privé, et que cette déclaration que l'on veut lire contient un blâme sérieux contre lui (et cela a été attesté par deux honorables députés) cette question n'est point du ressort de cette Chambre, elle doit être renvoyée aux tribunaux, et elle ne saurait être ici l'objet d'une enquête.

M. LANCASTER: Je pourrais admettre ce qu'a si bien dit l'honorable député (M. Sutherland), si seulement nous savions tous deux quelle motion nous sera soumise. Mais, j'ai tout autant droit de supposer que c'est une motion dans le but de faire rembourser au public de l'argent mal acquis, que l'honorable député a le droit de supposer que c'est une motion dirigée contre le ministre des Travaux publics. Il me semble, d'après vos paroles, monsieur l'Orateur, ou peut-être d'après les paroles de certains honorables députés, que l'objet principal de la motion est la restitution au public de montants qui lui appartiennent. Dans ce cas, je crois que vous ne pouvez pas embrouiller la question en disant que la réputation d'un membre du Parlement est en jeu. C'est une question grave, qui...

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député (M. Lancaster) veut me permettre: la motion serait absolument régulière si elle demandait une enquête sur cette matière. Mais ce qui n'est pas permis, c'est d'employer des expressions offensantes à l'appui de la motion, à moins que l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Daniel) prenne sur lui de porter une accusation dans la forme voulue.

M. LANCASTER: J'admets, mais je vais montrer où cela peut nous conduire. Personne ici ne peut s'attendre à obtenir le vote d'un collègue en faveur d'une demande d'enquête, à moins de donner quelque preuve à l'appui de sa demande. S'il donne ces preuves à la Chambre sous la forme d'une déclaration solennelle, va-t-il mutiler ce document en en retranchant ou changeant certaines expressions employées par le déposant? Va-t-il dire: J'ai la preuve que quelqu'un a détourné des fonds publics, mais en vous soumettant cette preuve, je suis obligé de la défigurer, parce que, par hasard, la réputation de quelqu'un est en jeu? Soyons pratiques. Si nous avons

le droit de faire nommer un comité pour s'assurer si des fonds publics ont été détournés et de forcer le coupable à les restituer, ce droit existe simplement parce que ma réputation ou celle d'un autre est en jeu.

M. CONMEE: Alors, pourquoi n'avez-vous pas le courage de vos opinions et ne portez-vous pas une accusation directe?

L'hon. M. FOSTER: Avant que vous ne décidiez, monsieur l'Orateur. . (A l'ordre.) . . . . C'est ce que je veux, monsieur l'Orateur. Avant que vous décidiez, dis-je, je voudrais tenter ce raisonnement: Si je comprends bien votre décision, on ne peut ni lire ni dire à la Chambre aucune parole offensante à l'adresse d'un député. Si j'ai tort, j'espère que vous me reprendrez, monsieur l'Orateur. Maintenant, je veux que la Chambre réfléchisse un instant sur ce point, sur la révolution radicale qu'entraînera cette décision dans la pratique parlementaire, et sur les pouvoirs que la Chambre possédera par la suite, si cette décision doit être permanente. Par exemple, supposons, que dans la poursuite de mon devoir comme député, je fasse certaines investigations sur les méthodes d'une division du département de la Marine et des Pêcheries, et que j'y trouve des détournements de fonds, des paiements de commissions illicites, des acceptations de cadeaux et une douzaine d'autres irrégularités. Supposons que je me fasse donner les preuves de cela sous serment. Supposons qu'une de ces déclarations dise qu'un des fonctionnaires supérieurs, peut-être le ministre lui-même. . . (Interruption.)
. . . . qu'un fonctionnaire supérieur, peut-être le ministre lui-même, avait connaissance de ces faits. Je ne puis enjoindre au déposant de retrancher telle expression ou d'employer telle autre. C'est à lui de faire sa déclaration, car c'est sa déposition à lui, et il la donne sous serment. Je soumets cette déclaration à la Chambre. . . .

Un honorable DEPUTE: Portez une accusation.

L'hon. M. FOSTER: " Portez une accusation ", dit l'honorable député. Qu'on me laisse faire ma propre déclaration. . . Je soumets donc la déposition à la Chambre, et demande la nomination d'un comité pour s'enquérir. Pendant que je fais ma déclaration, je dois lire mes motifs, et l'un de ces motifs est la déposition en question. Je suis parfaitement libre de montrer que le ministre de la Marine et des Pêcheries ou le ministre des Travaux publics a manqué de fermeté, de prévoyance, de conduite, je puis montrer qu'il a manqué d'une surveillance honnête et raisonnable de son département. Je suis libre de porter ces accusations devant la Chambre; je crois que je puis les employer pour me justifier de réclamer la nomination d'un comité d'enquête. La règle le permet. Je demande maintenant où nous en serions avec la décision que se propose de donner l'orateur, comment pourrions-nous informer sur une matière quelconque? et quelle opportunité nous serait donnée d'obtenir une enquête?

Il n'y a qu'à lire cette résolution pour s'assurer qu'elle demande la création d'une commission dans un but spécial, que ce but spécial comporte une investigation sous serment, l'assignation de témoins et le dépôt de documents. Quelle investigation? Une investigation sur certaines transactions qui ont déterminé l'adjudication de certaines entreprises publiques dans lesquelles des personnes absolument désintéressées se seraient fait payer une commission illicite égale à 5 cents par verge cube. C'est l'objet de l'investigation, et rien autre chose. . . (A l'ordre).

. . .Soyons tranquilles pour un instant, tandis que je vais montrer ce qui s'est passé, d'après cette déclaration faite sous serment.

Sir WILFRID LAURIER: Si c'est une motion pour tâcher de découvrir si une commission illicite a été payée, n'est-ce pas vrai que cette motion serait tout aussi radicale sans aucune allusion au ministre des Travaux publics?

L'hon. M. FOSTER: Il n'est pas fait allusion au ministre des Travaux publics. On a beaucoup parlé de cette déclaration affirmée sous serment. Nous sommes tous peccables, le premier ministre comme moi-même.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a longtemps que l'honorable député aurait dû faire cet aveu.

L'hon. M. FOSTER: Nous sommes tous peccables. M. Mayes a fait une déposition sous serment, et cette déposition a été lue à Saint-Jean, le 12 octobre dernier. C'est affidavit était daté de 1907 au lieu de 1905, comme c'était l'intention de M. Mayes, a-t-il dit, de le dater. Disons, pour les fins de mon raisonnement, qu'on l'a lu comme étant daté de 1907. On a tenté à l'assemblée de changer cette date pour celle de 1905. Mais on a lu 1907, et c'est ainsi que l'affaire a été lancée dans le public. Le ministre des Travaux publics dit: Tout cela est absolument faux pour ce qui me concerne; c'est en 1907 que je devins ministre des Travaux publics, et cette affaire ne s'est pas passée en 1907. Mais dès que l'affidavit devint public, le déposant qui devait savoir ce qu'il disait, le corrigea en disant que 1907 était une date inexacte, que c'était 1905 qu'il fallait dire. Maintenant, cette déclaration est-elle vraie ou fausse? Je le demande au ministre des Travaux publics. Qu'il lise lui-même le document; il sait lire. J'ai moi-même lu, dans les journaux, le lendemain, 13 octobre, à Toronto, que M. Mayes avait de son gré changé la date, et substitué 1905 à 1907.

M. NESBITT: Monsieur l'Orateur, j'en appelle au règlement. L'honorable député a pris deux fois la parole sur cette question.

L'hon. M. FOSTER: Je voudrais compléter mon raisonnement sur la question d'ordre qui a été soulevée.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député de Toronto-nord parle maintenant avec le consentement de la Chambre.

M. NESBITT: Il ne s'en tient pas à la question.

M. L'ORATEUR: La Chambre doit régler cette question d'une manière ou d'une autre. J'ai donné ma décision. Mais, comme il s'agit d'une question qui peut dès demain affecter tout honorable député, je tiens à appliquer la règle 19 qui dit:

Nul membre ne doit faire usage d'aucune parole injurieuse contre l'une ou l'autre des deux Chambres, ni contre aucun de leurs membres, et il doit s'en tenir à la question

Dès qu'un député me lira des paroles offensantes, je l'arrêterai. On pourra les lire dans une assemblée publique à Saint-Jean, mais on ne pourra les lire ici, à moins que celui qui les lise en prenne la responsabilité, comme question de procédure. Il ne peut porter une accusation contre le ministre des Travaux publics sans en prendre la responsabilité.

M. SPROULE: Quelle responsabilité?

M. l'ORATEUR: La responsabilité du député lui-même, parlant de son siège à la Chambre.

M. HUGHES: Doit-on comprendre qu'une accusation a été portée ici aujourd'hui contre le ministre des Travaux publics?

M. l'ORATEUR: J'en vois une dans l'amendement.

M. HUGHES: L'accusation a été portée contre un ancien ministre des Travaux publics, et non contre la personne qui a obtenu l'adjudication. Aucune accusation ne pèse sur M. Pugsley en sa qualité de député.

L'hon. M. FOSTER: Lorsque je fus interrompu par l'honorable député d'en face, j'allais commencer à exposer les faits de cette affaire. Je disais que M. Mayes s'était trompé, qu'il avait corrigé son erreur le 13, le lendemain de sa lecture en public.

M. TALBOT: J'en appelle au règlement. L'honorable député a déjà parlé deux fois sur cette question, et pour ma part, je m'y oppose. (A l'ordre! à l'ordre!)

M. l'ORATEUR: On a déjà soulevé plusieurs fois la question d'ordre. Je crois que l'honorable député de Toronto-nord parle maintenant sur une question qui intéresse la Chambre.

M. TALBOT: Pour ma part, je m'y oppose. L'honorable député ne doit pas prendre la parole plus souvent que ne l'autorise le règlement.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député de Toronto-nord est dans l'ordre. On a fait appel plusieurs fois au règlement, mais je n'ai pas pris note de toutes les objections. Plusieurs honorables députés ont parlé déjà, et il me semble que c'est le désir de la Chambre d'accorder à l'honorable député de Toronto-nord le privilège de parler une deuxième fois sur la question. . . (Exclamations. Non, non.)

M. TALBOT: C'est sur ce point que j'en appelle au règlement. L'honorable député n'a pas le droit de porter deux fois la parole sur la même question.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que l'honorable député de Toronto-nord ait parlé sur cet appel au règlement.

M. TALBOT: Nous voulons savoir de quoi il parle et sur quoi il parle. Pour ma part je veux savoir de quoi il parle.

L'hon. M. FOSTER: Tout ce que je tiens à dire pour le présent c'est que notre devoir est de montrer si nous sommes un Parlement et non pas une maison de fous. C'est à l'honorable premier ministre qui conduit cette Chambre à décider la question.

Sir WILFRID LAURIER: Il est certainement de mon devoir comme leader de cette Chambre de donner mon avis sur cette question. Ce devoir n'est pas toujours plaisant, mais je dois le remplir. Chose certaine, c'est que nous devons nous efforcer des deux côtés de la Chambre à régler cette question d'une façon digne et en conformité avec les règlements de cette Chambre. Si l'on me permet de parler d'un débat antérieur qui a eu lieu il y a quelques jours, j'ai dit alors que mon devoir était de donner l'exemple et je le donnerai encore aujourd'hui. La règle de cette Chambre est que personne n'aura le droit de parler d'une façon irrespectueuse d'un autre membre. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a placé l'autre jour la question sous une forme plus complète. Il a dit qu'aucun membre ne devait se servir de paroles qui non seulement pouvait blesser mais attrister un autre membre. Si nous acceptons cette interprétation, il ne devrait pas être difficile d'arriver à une solution de cette question. Mais il y a une exception à la règle qui dit que l'on ne doit pas parler d'une manière irrespectueuse d'un autre membre. Si un honorable député se lève dans cette Chambre et dit: J'accuse M. Un tel, un collègue—en elles-mêmes ces paroles sont injurieuses,

mais dans de telles circonstance elle sont permises par le règlement de la Chambre. Cela ne donne pas cependant à un député, dans les circonstances ordinaires, de parler d'une façon irrespectueuse d'un collègue. S'il croit que son devoir l'oblige de porter des accusations contre un collègue, il aura certaines conditions à remplir, et il s'expose à certaines peines. Il devra prouver ses accusations et s'il ne les prouve pas il s'expose à une censure très sévère. Nous avons plusieurs exemples de ce genre dans cette Chambre.

Pour procéder chronologiquement, nous voyons d'abord que M. Huntington, membre de cette Chambre alors, a porté au sujet du scandale du Pacifique, des accusations contre certains membres du gouvernement. Plus tard, M. Tarte a porté aussi une accusation contre un membre du gouvernement de cette époque. Subséquemment M. Edgar a aussi porté une accusation contre le Gouvernement. Dans toutes ces occasions le député a eu la permission de parler d'une façon irrespectueuse et injurieuse d'un autre député mais c'était en vertu de l'accusation qu'il avait portée. Or dans le cas présent, si je ne fais pas erreur, l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) ne porte aucune accusation contre mon ami et collègue le ministre des Travaux publics (M. Pugsley). Il veut proposer une motion demandant d'instituer une enquête au sujet de certaines choses qui concernent l'intérêt public, et qui se rapportent, si je comprends bien, à certaines transactions dans lesquelles le trésor public aurait été fraudé de certaines sommes.

Quelques VOIX: Très bien.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien, mon honorable ami a le droit de proposer une motion de ce genre. Je ne sais pas cependant si sa motion devrait être accordée ou non, je n'exprime pas d'opinion à ce sujet, car je ne connais pas encore la motion, mais si elle n'est pas contraire aux règlements, et si le règlement permet d'instituer telle enquête l'honorable député a-t-il le droit pour cela de faire des insinuations contre un collègue? Lui est-il permis d'adresser à un collègue des paroles injurieuses et pénibles? D'après le règlement, ainsi que l'interprète monsieur l'Orateur, l'honorable député a ce droit. Certainement qu'il a le droit de dire tout ce qui peut se rapporter à la motion qu'il veut proposer, ou qui peut atteindre le but qu'il a en vue, mais je ne crois pas qu'il ait le droit de dire rien de blessant à un collègue. C'est là mon avis. Si mon honorable ami désire proposer une motion demandant l'institution d'une enquête ou, pour me servir des paroles de l'honorable député, une investigation dans une transaction que l'on dit avoir eu lieu entre M. Mayes et M. McAvity, et qui a eu pour résultat certaines transactions dans le département des Travaux publics, je crois qu'il a le droit de faire cette motion. Je ne sais pas si la Chambre accordera ou non cette demande, mais autant que je puis voir il n'y a pas de violation du règlement. Cependant je crois que nous ne devrions pas trop nous hâter, et que nous devons réfléchir avant de laisser introduire dans le débat aucun propos injurieux pour le ministre des Travaux publics. La question est très importante. Monsieur l'Orateur, l'a examinée et donné sa décision. Je crois que mon honorable ami devrait continuer son discours en se maintenant dans les bornes que lui a tracées monsieur l'Orateur, savoir qu'il s'abstienne de toute parole injurieuse à l'adresse d'un collègue. S'il se conforme à cette règle il a le droit de continuer le débat sur sa motion. Mais je lui demanderai, je demanderai aussi à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et à l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) qui sont de vieux parlementaires, s'ils ne croient pas que pour conserver la dignité et le respect de cette Chambre il faut observer strictement la règle bien connue qui dit qu'aucun député ne doit parler d'une manière injurieuse d'un collègue.

M. LANCASTER: Je pose la question au premier ministre: quelle attitude allons-nous prendre au sujet de cette attestation sous la foi du serment? Voici qu'un individu dresse une déclaration sous serment dans laquelle il affirme qu'une fraude a été commise au détriment du public. Allons-nous tronquer ce document, en supprimer une partie et priver le public et la députation de l'avantage de cette lecture?

Sir WILFRID LAURIER: Si l'honorable député tient à obtenir une enquête, il n'y a nullement lieu de donner lecture de cette attestation sous serment.

M. LANCASTER: Alors, on s'écrierait qu'il n'existe pas de preuves, établissant la culpabilité de qui que ce soit.

Sir WILFRID LAURIER: Non; si l'honorable député affirme qu'il est en lieu de croire d'après cette déposition sous serment que pareils faits se sont passés, libre à lui de présenter à la Chambre ce qu'il voudra, pourvu que ses observations ne comportent rien d'injurieux à l'adresse d'un collègue. Si le député de Saint-Jean (M. Daniel) est convaincu que le ministre des Travaux publics s'est rendu coupable de quelque irrégularité, libre à lui de porter une accusation contre mon collègue; mais il s'abstient de le faire. Il dit: "Je veux prouver qu'on a commis une fraude dans une certaine mesure, au détriment du public." Libre à lui de saisir la Chambre de toute proposition qui ne comporte rien de dérogatoire à l'honneur d'un autre membre de cette Chambre.

L'hon. M. HAGGART: Par le passé, la Chambre a souvent été saisie de questions de ce genre. On affirme que lorsqu'un député veut porter une accusation contre un membre du Parlement, cette accusation doit être assez grave pour entraîner la perte du mandat électif du député visé, au cas où sa culpabilité est établie, et que c'est une objection qui milite fortement contre toute accusation portée contre un député que d'affirmer qu'elle n'entraîne pas la déchéance de son mandat. Tout député qui porte une accusation doit le faire sous sa propre responsabilité. Il est souvent question de responsabilité personnelle. C'est là chose du passé. Il n'y a pas de peine dont soit passible un membre du Parlement, pour avoir formulé une accusation contre un collègue, sauf le préjugé créé au sein de cette Chambre contre celui qui porte une accusation qu'il est dans l'impuissance de prouver. Ce député se trouve alors ostracisé, et pour me servir de l'expression consacrée dans la mère patrie, il est relégué à Coventry. Nul député ne lui prête son concours pour porter une accusation dénuée de fondement, mais il n'existe pas de pénalité.

Examinons la situation en pareille matière. Dans l'attestation ou déposition sous serment, il ne figure pas d'accusation qui mette en péril le mandat électif du député dans cette Chambre, quand bien même il s'agirait de faits passés en 1907.

L'hon. M. PUGSLEY: Si les faits en question s'étaient passés en 1907, je ne pourrais pas siéger dans cette Chambre.

L'hon. M. HAGGART: Vous exerciez comme avocat, en 1905?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. JOHN HAGGART: Supposons qu'il soit parfaitement prouvé que vous avez effectué entre le Gouvernement et cet entrepreneur un marché par lequel il était entendu qu'il toucherait une rémunération supplémentaire, et que vous partageriez ces deniers avec lui; vous ne déteniez pas de mandat électif dans cette Chambre, à cette époque. N'aviez-vous pas parfaitement le droit de passer pareil marché avec l'entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: En réalité, je n'ai pas conclu pareil marché.

L'hon. JOHN HAGGART: Il est possible que la chose soit entachée d'irrégularité; mais ce marché ne saurait servir de base à une accusation portée contre un membre du Parlement et qui puisse entraîner la perte de son mandat électif dans cette Chambre. Si l'autre partie de la déposition faite sous la foi du serment est conforme à la vérité des faits, cette accusation est et doit faire l'objet de notre enquête; nous avons le droit de constater si un avocat ou un entrepreneur a passé un marché tendant à soustraire une certaine somme au trésor public dans un but que nous ignorons. Nous avons le droit de faire des recherches à cet égard; nous avons le droit de constater quels sont les individus qui ont bénéficié de ce marché, quand bien même un de ces individus serait aujourd'hui le ministre des Travaux publics. S'il n'était pas ministre des Travaux publics à cette époque. . .

L'hon. M. PUGSLEY: A quelle époque?

L'hon. JOHN HAGGART: En 1905; n'avons-nous pas le droit de faire enquête à cet égard? Faut-il donc apporter des restrictions aux droits de ce Parlement, parce que telle allégation serait injurieuse à l'endroit d'un membre du Parlement? Le fait de faire valoir l'application de la règle 19, contre la présentation de pareille déposition sous la foi du serment est de la dernière absurdité. Le règlement porte:

Il ne doit pas se servir de paroles injurieuses à l'adresse soit de cette Chambre, soit d'un membre de cette Chambre.

Il ne s'agit pas ici de paroles injurieuses à l'adresse d'un membre de la Chambre. Quand bien même tout ce qui est allégué dans cette attestation sous serment serait conforme à la vérité des faits, on ne saurait appliquer ici le texte de ce règlement. Par " paroles injurieuses " il faut entendre des paroles prononcées dans cette Chambre, dérogatoires à l'honneur d'un membre du Parlement. Cette définition ne s'applique nullement à la déposition en question. Il est tout à fait puéril de soulever pareille objection contre la présentation de cette déclaration sous serment qui a été maintes fois répétée devant cette Chambre. Le ministre affirme que l'attestation sous serment dont il a été donné lecture à Saint-Jean portait la date de 1907 et que cette déclaration était dérogatiore à son honneur de ministre, car il était ministre à cette époque. Maintes et maintes fois, on a apporté la rectification voulue. C'est puéril; c'est enfantin; c'est le geste du bébé. On a apporté à cette attestation sous serment la rectification voulue.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela peut paraître très bien à mon honorable ami, mais je ne crois pas que ce soit très bien.

L'hon. JOHN HAGGART: Mais l'affidavit a été rectifié. Il a été corrigé dans la salle même où il a été lu.

L'hon. M. PUGSLEY: Nullement et il a été publié largement dans tout le Canada.

L'hon. JOHN HAGGART: Je m'en rapporte à la déclaration de l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) qui a dit qu'il était présent et qui affirme sur son honneur que c'est la date de 1905 qui a été mentionnée.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député déclare-t-il qu'il était présent?

M. DANIEL: Oui.

L'hon. JOHN HAGGART: Il a dit et répété plusieurs fois qu'il était là.

L'hon. M. PUGSLEY: Une demi-douzaine de personnes qui assistaient à l'assemblée m'ont affirmé que la date de 1907 avait été lue.

L'hon. JOHN HAGGART: Et vous parlerez du règlement de la Chambre! Mon honorable ami déclare qu'il était là et le ministre des Travaux publics se lève et met en doute l'exactitude de son affirmation.

M. l'ORATEUR: La déclaration de l'honorable député de Saint-Jean doit être acceptée.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député de Saint-Jean me dit qu'il était présent. . .

M. DANIEL: Je vous ai déjà dit cela.

L'hon. M. PUGSLEY. . . et qu'il a entendu la lecture de l'affidavit, j'accepterai sa déclaration.

M. DANIEL: L'honorable ministre ne m'a-t-il pas entendu dire que j'assistais à cette assemblée et que j'ai entendu la lecture de l'affidavit.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas entendu mon honorable ami dire cela. J'ai entendu l'honorable député dire qu'il y avait eu une tentative pour corriger l'affidavit mais je n'ai pas compris qu'il ait dit qu'il était présent. Maintenant, permettez que je pose cette question à l'honorable député. Si l'affidavit a été corrigé ce soir-là pendant la réunion, comment se fait-il qu'il ait été communiqué aux journaux du matin de Saint-Jean et télégraphié dans tout le pays avec la date fausse?

L'hon. M. HAGGART: L'honorable ministre n'a-t-il pas entendu l'honorable député de Toronto déclarer que la correction avait été faite le jour suivant dans les journaux de Toronto.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela fut fait dans les journaux du soir après que j'eus fait la correction, mais aucune correction n'avait été faite par M. Mayes avant que je n'aie corrigé moi-même.

Quelques DEPUTES: Six heures.

L'hon. M. FOSTER: Un moment, je vous prie.

Quelques DEPUTES: Six heures.

L'hon. M. FOSTER: Un moment seulement si la Chambre veut bien me le permettre.

Quelques DEPUTES: Six heures.

L'hon. M. FOSTER: J'en appelle au premier ministre. Je veux demander au premier ministre et à la Chambre de ne pas prendre en considération une décision comme celle que monsieur l'Orateur a donné à entendre qu'il rendrait. Ce ne sera pas un mal d'étudier complètement cette question jusqu'à ce que nous nous réunissions ici une autre fois. C'est tellement grave que je ne voudrais pas que cela soit admis comme monsieur l'Orateur a laissé entendre que cela pourrait l'être.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur n'a donné, je crois, aucune décision de ce genre.

Quelques DEPUTES: Non.

M. SPROULE: Pourrais-je poser une question au premier ministre. Il a dit que c'était un devoir absolu de maintenir la dignité de la Chambre; ne pense-t-il pas qu'il est également important de maintenir les privilèges de la Chambre?

Sir WILFRID LAURIER: Certainement.

(La séance est levée à six heures du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 15 avril 1909.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (n° 139) (R), tendant à autoriser la Ottawa Fire Insurance Company à changer son nom en celui de Ottawa Assurance Company;

Le 2e (n° 138) (I), concernant la Québec and Oriental Railway Company;

Le 3e (n° 130) (FF), concernant le divorce de Frank Parsons;

Le 4e (n° 133) (P), tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Kootenay à l'Alberta.

QUESTIONS.

LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE SUR LA DIVISION DU LAC SUPERIEUR.

M. MIDDLEBRO demande:

1. Combien de milles de la section du Lac Supérieur du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sont parachevés, et quel en est le coût à ce jour, sans les termini? Quel est le coût total estimatif de cette section, sans les termini?

2. Quelles subventions en terres ou en argent ont été accordées par les gouvernements fédéral ou provincial ou les municipalités, respectivement, à ladite section du lac Supérieur?

3. Quelles autres lignes subsidiaires dudit Grand-Tronc-Pacifique ont été construites?

Combien de milles représentent-elles et quel en a été le coût respectif par mille, non compris les termini?

4. Des $205,200 provenant de la vente d'actions mentionnée dans la question 9 de M. Borden, d'après la réponse donnée par le ministre des Finances, quelle partie a été payée en espèces; quand les paiements ont-ils été faits, et de quelle manière la balance a-t-elle été payée, ou autrement réglée?

5. Qui sont les directeurs et les détenteurs du fonds-capital de la Grand Trunk Pacific Town and Development Company? Quel est le nombre d'actions soldées possédées par chacun d'eux?

6. Combien la compagnie en dernier lieu mentionnée possède-t-elle d'emplacements de ville et d'autres immeubles, et quelle est la superficie de ces propriétés, dans la section des prairies et celle des montagnes, respectivement?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. La compagnie fournit l'état suivant: a) 188.77 milles actuellement en exploitation mais encore en charge du département de construction, n'ayant pas encore été transférés au département d'exploitation; b) le coût, y compris l'intérêt sur les obligations, mais à l'exclusion des termini, à la date du 31 janvier 1908, $9,686,457.78. C. $9,686,457.98.

2. La compagnie soumet l'état suivant: par le gouvernement fédéral, $6,400 par mille sur une distance ne devant pas excéder 220 milles.

Par le gouvernement d'Ontario, $2,000 par mille, sur une distance n'excédant pas 200 milles, plus 675,000 acres de terre.

Par la ville de Fort-William, $300,000 qui devront être employés aux termini de Fort-William et $50,000 pour le pont sur la Kaministiquia.

3. La compagnie soumet l'état suivant: aucun autre embranchement n'a été construit.

4. La compagnie soumet l'état suivant: les actions vendues du Grand-Tronc-Pacifique, dont il est question dans la réponse à la question n° 9 de M. Borden ont toutes été payées argent comptant, à la date de l'émission des actions.

5. La compagnie soumet l'état suivant: les directeurs, MM. Chs M. Hays, deux actions; E. J. Chamberlain, deux actions; Wm Wainwright, deux actions; W. H. Biggar, deux actions; E. H. Fitzhugh, deux actions. La compagnie du Grand-Tronc Pacifique détient 29,000 actions acquittées. Actions ordinaires, $3,000,000, toutes émises; actions privilégiées, $2,000,000, non émises; total des actions ordinaires et privilégiées, $5,000,000.

6. La compagnie soumet l'état suivant: 81 emplacements de ville et les trois quarts de la ville de Prince-Rupert; le total comprend environ 78,640 acres.

Le département de l'Intérieur fournit les renseignements additionnels suivants:

Terres de la couronne.

La superficie des terres de la couronne vendues à la "Grand Trunk Pacific Town and Development Company", à raison de $3 l'acre, est de 12,905.45 acres, pour lesquelles le Gouvernement a reçu $38,716.35. En plus de la somme ci-dessus, la compagnie a convenu de verser entre les mains du Gouvernement un quart des profits nets réalisés sur la vente de ces terres. Les titres à ces terres ont été accordés à la compagnie depuis quatre ou cinq mois.

Concessions gratuites.

La superficie des terres que le Gouvernement a autorisé la compagnie à acheter des détenteurs de concessions gratuites non libérées, est de 11,279.81 acres. La compagnie a payé au Gouvernement $1 par acre pour ce privilège et cela forme une somme de $11,279.-81, en plus la compagnie a payé aux détenteurs de ces concessions les prix exigés par chacun d'eux.

TRAITE CONCERNANT LES EAUX LIMITROPHES ET LA FRONTIERE.

M. BOYCE demande:

1. Quelles mesures le Gouvernement prend-il relativement à la restriction ou condition imposée par le Sénat des Etats-Unis et d'où dépend la ratification du traité canadien concernant les frontières et les eaux limitrophes par les Etats-Unis d'Amérique?

2. Si le Gouvernement n'a pas fait d'enquête officielle au sujet de la réclamation des Etats-Unis qui demandent plus de la moitié de la rivière Sainte-Marie, telle qu'énoncée dans la condition attachée audit traité par le Sénat des Etats-Unis, le gouvernement de Sa Majesté au Canada se propose-t-il de faire une telle enquête, avant de soumettre le traité à la Chambre pour le faire ratifier?

3. Quand peut-on s'attendre à ce que cette enquête soit commencée, et où sera-t-elle tenue?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): La véritable interprétation de la résolution adoptée par le Sénat américain est une question d'un caractère légal que le Gouvernement étudie en ce moment.

Quand une décision aura été prise, la Chambre sera informée de la conduite que le Gouvernement entend tenir.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quel est le chiffre total des importations et des exportations de marchandises reçues en Canada ou expédiées du Canada pour l'exercice de 1908?

2. Quel est le chiffre total des importations et des exportations de marchandises entre le Canada et la Grande-Bretagne, les Etats-Unis, la France et le Japon, respectivement?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

1. Le total des importations et des exportations du Canada pendant l'exercice expiré le 31 mars 1908 a été: importations, $364,-237,864; exportations, $263,368,952.

2. Le total des importations et des exportations du Canada avec l'Angleterre, les Etats-Unis, la France et le Japon, pendant l'exercice expiré le 31 mars 1908, a été:

	Import. de	Export. en
Grande-Bretagne.. .. ..$	95,313,730	$134,477,124
Etats-Unis..	214,787,269	96,921,138
France..	10,251,717	1,806,732
Japon..	2,196,284	740,958

EDIFICES PUBLICS A WINDSOR (N.-E.)

M. BLACK demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la réfection de l'intérieur de l'édifice des postes et des douanes à Windsor (N.-E.)? Dans l'affirmative, qui a demandé des soumissions?

2. Quels sont les noms des soumissionnaires, et quel est le chiffre de chaque soumission?

3. Qui a été le plus bas soumissionnaire?

4. La plus basse soumission a-t-elle été acceptée et le plus bas soumissionnaire a-t-il obtenu l'entreprise, ou cette dernière a-t-elle été accordée à une autre personne qui n'a aucunement soumissionné?

L'hon. W. M. PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1, 2, 3 et 4. Le département avait décidé qu'il était nécessaire de nettoyer, peinturer, badigeonner et réparer l'intérieur de l'édifice public de Windsor (N.-E.). Le gardien de l'édifice obtient une soumission de Benjamin J. Barns, pour la somme de $360. Le prix demandé fut considéré raisonnable et il fut autorisé à faire l'ouvrage.

LA DEFENSE DES COTES.—LA RESOLUTION DU 29 MARS.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Comment le Gouvernement interprète-t-il la résolution concernant la défense navale, adoptée unanimement par la Chambre le 29 mars?

2. Quelles mesures le Gouvernement se propose-t-il de prendre pour mettre à exécution l'objet de ladite résolution et quand se propose-t-il d'agir dans l'espèce?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Le Gouvernement a décidé que le plus tôt possible après la session, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) et le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) se rendront à Londres pour aviser avec l'amirauté aux meilleurs moyens à prendre pour donner effet à la résolution du 29 mars.

RECETTES ET DEPENSES FEDERALES.—COUT DU TRANSCONTINENTAL.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quelles ont été, au cours de l'exercice 1908-9, les dépenses à compte du fonds consolidé et du capital?

2. Quelles ont été les recettes de la douane, de l'accise et autres sources diverses pendant le même exercice?

3. En 1908-9, quelle somme d'intérêt a-t-on payée sur les emprunts remboursables au Canada et à l'étranger?

4. Combien a-t-il été payé à titre de commission, de courtage, etc., sur les emprunts contractés depuis le 1er décembre 1909?

5. Combien a-t-il été payé chaque année à compte de la division est du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'au 31 mars 1909,—en séparant la section Winnipeg-Québec de la section Québec-Moncton?

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

1, 2 et 3. Les comptes de l'exercice n'étant pas encore clos, il m'est impossible de fournir les données définitives; je ferai néanmoins tenir à l'honorable député (M. Foster) l'état le plus récent qui le mettra au fait de tout ce que nous savons actuellement.

4. L'honorable député verra que cette question comporte une erreur évidente et qu'il n'est pas possible d'y répondre.

L'hon. M. FOSTER: C'est "1908" qu'il faudrait lire.

L'hon. M. FIELDING: L'année du calendrier?

L'hon. M. FOSTER: Oui.

L'hon. M. FIELDING: Dans ce cas, je demanderai de réserver les paragraphes 4 et 5 de cette question: l'un pour qu'on le corrige, et l'autre parce qu'il faudra, pour y répondre, prendre des renseignements auprès des commissaires du Transcontinental.

LE PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. MIDDLEBRO demande:

Y a-t-il eu, avant le 26 octobre ou le 16 novembre 1908, échange de communications ou de négociations entre le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou quelque personne au nom ou à la connaissance ou avec le consentement du Gouvernement, et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou la compagnie du Grand-Tronc ou quelque personne au nom de l'une ou l'autre de ces compagnies, concernant le prêt projeté ou quelque prêt quelconque par le Gouvernement à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? Dans l'affirmative, quand?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Les membres du Gouvernement ont eu avec les représentants du Grand-Tronc-Pacifique de nombreux entretiens sur tout ce qui se rattache aux affaires du Transcontinental. Les documents déposés sur le bureau de la Chambre embrassent tout ce qui, dans ces entretiens se rapporte à la question du prêt.

M. MIDDLEBRO demande:

La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou la compagnie du Grand-Tronc ou quelque personne agissant au nom de l'une ou l'autre de ces compagnies ont-elles communiqué avec le Gouvernement ou l'ont-elles consulté rela-

tivement à la forme ou à la substance de la lettre du 16 novembre 1908 adressée par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au Gouvernement, et ladite lettre a-t-elle été d'abord soumise au Gouvernement ou à quelqu'un de ses membres pour approbation ou modification? Dans l'affirmative, quand?

L'hon. M. FIELDING: Ma réponse à cette question est celle que j'ai faite à la précédente.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. JAMES CONMEE (Thunder-Bay-et-Rainy-River): Monsieur l'Orateur, je prends la parole sur un fait personnel. Hier, le représentant de Simcoe a fait allusion à un "train spécial" ou "rapide". Je dois dire que l'on a déjà fait une allusion semblable auparavant. Ayant rencontré l'honorable député ce matin je lui ai signifié mon intention de lui demander une explication.

Hier, pensant que son observation me visait, je lui demandai si tel était vraiment le cas, et il me répondit que je ne me trompais pas. Je regrette que l'honorable député ne soit pas à sa place; mais je vois du côté de la gauche un autre pécheur qui pourra peut-être me renseigner un peu. . .

L'hon. M. FOSTER: A l'ordre!

M. CONMEE: . . . .puisqu'il s'est déjà servi du même langage. Je veux parler du représentant du Toronto-nord (M. Foster).

L'hon. M. FOSTER: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Je considère qu'il ne convient pas de se servir du mot "pécheur".

M. CONMEE: Je le retire et dirai que l'honorable député de Toronto-nord est un agneau sans tache.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce à dire que l'épithète injurieuse est retirée?

M. CONMEE: Cette épithète, c'est l'honorable député (M. Foster) qui me l'a apprise en me la décochant lui-même l'an dernier. S'il tient à ne pas passer pour un agneau sans tache, à nous laisser croire qu'il est tout couvert de souillures, je pourrais lui en signaler quelques-unes. . ..

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur, je crois devoir vous prier de rappeler l'honorable député (M. Conmee) à la question.

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Conmee) ne doit pas s'écarter de la question de privilège qu'il a soulevée.

M. CONMEE: L'honorable député me permettra-t-il de lui demander ce qu'il a voulu dire en parlant de "train spécial"?—comment, selon lui, ce sujet peut me concerner, et pour quelle raison il s'est servi d'une telle expression devant la Chambre?

L'hon. M. FOSTER: Quelle expression?

M. CONMEE: Il y a quelques jours, l'honorable député disait: "Expédiez-le par son train spécial". . .

M. l'ORATEUR: Il me semble que l'honorable député (M. Conmee) devrait s'en tenir à l'objet du présent débat.

M. CONMEE: Fort bien! Je vois à gauche deux ou trois députés que cette observation a transportés d'allégresse; je crois même que la plupart des membres de l'opposition y ont applaudi en frappant sur leur pupitres. Mon vénérable ami de Grey-nord (M. Middlebro) était de ce nombre. Certes, il ne me refusera pas une explication, il daignera me renseigner sur ce train particulier.

M. HUGHES: Comment peut-on vous renseigner sur une chose qui nous est étrangère?

M. CONMEE: Je crois avoir également vu le brave colonel (M. Hughes). . .

M. HUGHES: J'aimerais faire une question à l'honorable député (M. Conmee): comment les membres de la gauche pourraient-ils fournir des renseignements sur ce train quand l'honorable député semble être le seul qui sache à quoi s'en tenir là-dessus?

M. CONMEE: Je pensais que l'honorable député de Victoria (M. Hughes) avait le courage de ses convictions; malheureusement, il semble plutôt vouloir s'amuser aux dépens de ses collègues, et quand on lui demande une explication, il ne trouve rien à dire.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Conmee) ferait mieux de s'en tenir à la question de privilège.

M. CONMEE: Je vois que celui qui s'est servi de l'expression dont j'ai parlé, le député de Simcoe, est maintenant à son siège. Peut-être aura-t-il l'obligeance d'expliquer ce qu'il a voulu dire.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député a désigné. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. CURRIE: L'honorable député a désigné "le député de Simcoe"; or, je suis l'un des représentants de Simcoe et n'entends pas que l'honorable député me prenne à partie, puisque je suis complètement étranger à l'incident.

M. CONMEE: Je ne croyais pas que l'honorable député (M. Currie) pût penser que je parlais de lui. C'est du représentant de Simcoe-est que je parlais.

L'hon. M. FOSTER: Il siège du même côté que vous.

M. LENNOX: Simcoe-sud. Précisons.

M. CONMEE : L'honorable député (M. Lennox) est maintenant à sa place. Je lui demanderai donc si c'est moi qu'il a voulu viser en parlant de "train spécial" ou de "train rapide." J'aimerais savoir ce qu'il entend par là.

M. LENNOX : Je n'étais pas ici quand l'honorable député a commencé ses observations. Cependant, je crois savoir qu'il se reporte à certaine observation que j'ai faite hier. Quand l'honorable député de Rainy-River a parlé d'affidavit de complaisance, j'ai dit, si j'ai bonne mémoire, qu'il ne s'agissait ni d'un train particulier, ni d'un train spécial ni même, autant que je me rappelle, d'un train de dimanche. Or, c'est du train du dimanche soir que j'ai voulu parler, mais je ne saurais dire s'il existe quelque rapport entre ce train et l'honorable député. Si on me permet, j'exposerai ma pensée de façon plus complète.

Je faisais allusion à certain incident de la dernière campagne électorale survenu le dimanche soir, quand l'élection devait avoir lieu le lendemain. Un train partit de Port-Arthur pour se rendre à certain bureau de vote du fond des bois; ce bureau de vote se trouvait dans la circonscription où l'honorable député tentait de se faire élire par des moyens tout particuliers. Un certain nombre de jeunes gens sans expérience et, je le crains, peu éclairés, se trouvaient sur ce train ou y montèrent, que l'on transporta à ce bureau de vote; or, les dépositions recueillies sous serment devant les tribunaux établissent que ces jeunes gens, du moins certains d'entre eux, votèrent plusieurs fois, et si je me rappelle bien, il ressort de l'enquête qu'ils ont voté pour le représentant de Rainy-River. Cet incident, aussi honteux que regrettable, ne jette guère de lustre sur la façon dont se tiennent les élections au Canada.

C'était un train spécial qui eut le grand honneur de porter un nom très distingué: le train Conmee.

M. CONMEE: Voilà bien l'explication que j'attendais de la part de mon collègue. Ses renseignements sont entièrement faux. Il n'a pas craint de lancer des insinuations qui me sont adressées, je suis forcé de le croire, car il a voulu faire entendre que j'ai commis une illégalité relativement à un train spécial au cours de la dernière élection. Or, il a fait devant la Chambre une déclaration qui, en language parlementaire, est absolument inexacte. Il se trouve que je possède un petit document concernant le sujet que l'honorable député a traité.

M. l'ORATEUR: Ce serait abuser des privilèges de la Chambre que d'introduire ce document dans le débat. L'honorable député est libre de faire une déclaration.

M. CONMEE: Je me contenterai de dire que rien ne prouve qu'il y ait eu un train spécial. On me permettra peut-être de rapporter les paroles dont le juge s'est servi lorsqu'il a résumé la cause devant le jury. A ce sujet, le juge a signalé au jury. .

M. LENNOX: Quel est le nom du juge?

M. CONMEE: M. le juge Britton. Je tiens dans mes mains le rapport officiel, n'importe qui peut le voir. Le juge a dit qu'on avait parlé d'un train spécial et il a fait observer au jury qu'il n'y avait aucune preuve de l'existence de ce train, qu'aucun témoin n'avait osé dire qu'il y avait eu un train spécial. Pour éclairer le jury, le juge donna la définition d'un train spécial, disant que c'était un train retenu dans un but particulier et devant partir d'un endroit déterminé. Le train dont il était question était un train de construction ordinaire comme ceux qu'on emploie dans l'établissement de toutes les voies ferrées. C'était un train du Grand-Tronc-Pacifique circulant sur l'embranchement qui part de Fort-William et se dirige vers l'Ouest. La voie n'était pas achevée et ne servait pas encore au trafic. Tous ceux qui désiraient s'en servir, pour des fins électorales ou autres, profitaient du train de construction qui partait ce soir-là à une heure fixée. La preuve démontre que ce train a transporté, non seulement quelques électeurs—ce qui est vrai—mais plusieurs autres personnes. Il voiturait du matériel destiné à la pose des rails, du charbon et d'autres objets, comme les autres fois.

Je remarque que certains députés se préoccupent beaucoup de ce train. Permettez-moi de leur dire que le procès qui s'est déroulé devant les tribunaux ne leur fait pas honneur et n'a pas terni la réputation du représentant de Thunder-Bay-et-Rainy-River. Personne n'a laissé entendre que je m'étais occupé de ce train, que j'en avais eu connaissance ou que j'avais été mêlé tant soit peu à cette affaire. Je n'ai pas l'intention de commenter la preuve dans le moment, mais elle établit qu'il y a eu une prostitution de la justice, grâce aux manigances d'un gouvernement autre que celui auquel préside le ministère fédéral.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Ce langage dépasse les bornes.

M. CONMEE: Je cherche à ne pas enfreindre les règles de la discussion.

M. l'ORATEUR: Je parle des mots "prostitution de la justice." Je prie l'honorable député de les retirer.

M. CONMEE: Je les remplacerai par d'autres et je dirai qu'il y a eu un déni de justice. Un individu a été mêlé à cette affaire—je ne veux pas le nommer—mais je n'hésiterai pas à le faire, si c'est le désir de mes collègues. D'après la preuve et le

verdict du jury, le coupable dans toute cette affaire était le frère de l'organisateur du parti conservateur dans cette circonscription électorale.

M. l'ORATEUR: Naturellement, le fait personnel a trait à l'honorable député lui-même qui ne doit pas s'en écarter.

M. GEO. TAYLOR: Monsieur l'Orateur, vous devriez obliger le représentant de Rainy-River à reprendre son siège, lorsque vous rendez une décision.

M. CONMEE: Il m'est permis de donner des explications parce que le représentant de Simcoe (M. Lennox) a déclaré qu'une fraude a été commise relativement à ce bureau de scrutin, qu'un train spécial a porté le nom de train spécial de Conmee. J'affirme que ces paroles sont mensongères, qu'elles sont absolument inexactes, et je prie l'honorable député de les retirer.

M. LENNOX: Je demande la parole pour un rappel au règlement. D'abord, je n'ai pas dit qu'il y avait eu un train spécial; j'ai déclaré qu'on avait parlé de ce train comme d'un train spécial, comme du train spécial de Conmee.

M. CONMEE: La Chambre a entendu les paroles de l'honorable député et, certes, lorsqu'une objection . . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député est tenu d'accepter la déclaration du représentant de Simcoe touchant les paroles dont il a fait usage. Ainsi le veut le règlement.

M. CONMEE: Je ne conçois pas que sa présente version améliore sa cause.

M. l'ORATEUR: C'est le règlement. L'honorable député est tenu d'accepter la déclaration de son collègue dès que celui-ci dit: "Voilà les paroles que j'ai prononcées". Ainsi le veut le règlement.

M. CONMEE: Ai-je le droit de trouver à redire si les paroles ne sont pas exactes?

M. l'ORATEUR: Vous devez accepter sa déclaration concernant les paroles dont il a fait usage.

M. CONMEE: Je m'incline devant votre décision. L'honorable député déclare maintenant qu'il a dit qu'on parlait de ce train comme d'un train spécial, comme du train spécial de Conmee. J'affirme que ce langage est aussi répréhensible car il jette du blâme sur moi. D'ailleurs, l'honorable député ne s'en est pas tenu là, il a parlé de substitution d'électeurs, disant que tous les faux électeurs ont voté pour moi. Ce n'est pas ce que la preuve établit, elle démontre que des bulletins ont été déposés pour l'un et l'autre des candidats.

M. LENNOX: Je demande la parole pour un rappel au règlement. Je n'ai pas dit que toutes les voix ont été données à mon honorable ami (M. Conmee).

M. CONMEE: L'honorable député a déclaré que les bulletins ont été déposés en ma faveur. Je ne dis pas qu'il se soit servi du mot "tous", mais il a déclaré que les bulletins ont été déposés en ma faveur. Cette assertion est inexacte et je prie l'honorable député de la retirer.

M. l'ORATEUR: Je ne saisis pas l'objection de l'honorable député.

M. LENNOX: Non; personne ne la comprends, je crois.

M. CONMEE: Dans son discours, le représentant de Simcoe-sud (M. Lennox) a déclaré que ce bureau de vote était situé dans la forêt, qu'on a préparé un train, le dimanche, après la veillée, pour y transporter les électeurs. Tout son discours laissait entendre qu'il y avait eu des menées illégales, qu'on avait déshonoré les élections en ce pays.

Une VOIX: C'est ce qu'il a dit.

Quelques DEPUTES: Très bien.

M. CONMEE: Que les bulletins illégaux ont été déposés en faveur de ma candidature.

Une VOIX: Dans votre intérêt.

M. CONMEE: Dans mon intérêt. Or, je déclare que ce n'est pas ce que la preuve établit. . .

M. HUGHES: Cela est prouvé.

M. COMMEE: La preuve démontre qu'il y a eu des bulletins frauduleux dans ce bureau de vote, mais elle démontre aussi qu'ils ont été déposés en faveur de l'un et de l'autre des candidats. L'honorable député a fait une assertion qu'il devrait retirer et je le prie de se rétracter.

M. l'ORATEUR: Je ne puis pas obliger l'honorable député à retirer aucune assertion; je n'ai pas lu les dispositions. C'est une question d'appréciation de part et d'autre. L'honorable député a fait une déclaration, il a nié l'assertion de son collègue de la gauche; à mon avis, il n'existe pas de fait personnel.

QUESTION AU SUJET DE L'AFFAIRE DU CENTRAL RAILWAY.

L'ordre du jour appelle la discussion des affaires d'initiative gouvernementale.

L'hon. M. FOSTER (Toronto-nord): Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'étude des affaires dues à l'initiative du Gouvernement, je demanderai au premier ministre s'il est prêt à faire une déclaration relativement aux révélations faites au Nouveau-Brunswick par la commission d'enquête, au sujet desquelles j'ai demandé des renseignements hier et avant-hier.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Hier, j'ai appris à mon honorable ami que j'avais demandé le rapport et la preuve. Je n'ai pas reçu cette dernière. Quant au rapport, je ne l'ai pas encore lu en entier, mais d'après les renseignements que je possède et mon opinion présente, rien ne motive l'intervention du gouvernement dans cette affaire.

L'hon. M. FOSTER : Je désire donner avis au premier ministre qu'à la prochaine occasion, pas plus tard que lundi, je l'espère, nous mettrons la Chambre en demeure de se prononcer sur cette question. Si mon très honorable ami pouvait faire en sorte que cette affaire fût mise en discussion lundi, j'en serais bien aise, je ne crois pas que le débat soit long, mais nous aimerions qu'on en fixât la date.

Sir WILFRID LAURIER : Quant à moi, je suis prêt à me rendre au désir exprimé par mon honorable ami.

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'INTERPELLATION SUR LES TRAVAUX DE DRAGAGE DE SAINT-JEAN.

L'ordre du jour appelle la suite du débat sur la motion de l'honorable M. Fielding, invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. SPROULE : Je désire faire observer que cet article a été irrégulièrement inscrit sur le feuilleton. La discussion a été interrompue par l'ajournement, et la motion n'ayant pas été décidée ne devrait pas occuper le rang qu'elle occupe.

A ce sujet, Bourinot dit:

Dans une autre circonstance, la Chambre s'ajourna au cours d'une discussion sur une motion demandant que l'Orateur quitte son siège, et à l'assemblée suivante, il fallut proposer que la Chambre se forme immédiatement en comité.

Si je comprends bien le règlement, dans de telles circonstances, une motion tombe et doit être faite de nouveau, c'est pourquoi cet ordre ne devrait pas être au feuilleton.

M. l'ORATEUR: Depuis que Bourinot a écrit cet ouvrage, la Chambre, en 1906, a adopté de nouveaux règlements. La règle 32 se lit comme suit:

Si, le mercredi ou le jeudi, à 6 heures du soir ou au moment où la Chambre s'ajourne, une question inscrite au feuilleton est en cours de discussion, cette question sera inscrite à l'ordre du jour suivant, immédiatement après les avis de motion auxquels le règlement ou l'ordre de la Chambre auront donné la préséance.

Après avoir consulté les fonctionnaires de la Chambre, j'en suis venu à la conclusion que cette règle est susceptible de deux interprétations différentes. Je lui donne l'interprétation la plus favorable en permettant que la question reste au feuilleton. Conformément à l'esprit sinon à la lettre de cette règle, j'ai permis que la motion reste au feuilleton et je la crois maintenant conforme aux règlements.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean): Monsieur l'Orateur. . .

M. l'ORATEUR: Avant que l'honorable député continue, je suppose que la Chambre désire disposer de l'objection soulevée par le ministre des Travaux publics (M. Pugsley).

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Avec votre permission, monsieur l'Orateur, et celle de la Chambre, je désire faire à cette Chambre une déclaration au sujet de l'objection que j'ai soulevée hier. Vous vous rappelez qu'hier j'ai déclaré que si mon honorable ami voulait soumettre à la Chambre l'original de la déclaration faite et assermentée le 12 octobre 1908, je ne m'opposerais point à ce qu'il la lût en entier. Ce matin j'ai eu l'occasion d'en conférer avec mon honorable ami, le député de Saint-Jean (M. Daniel) et il s'est engagé à produire et à déposer entre les mains du greffier—ce qui, je suppose, devrait être fait avant que je fasse aucune remarque à la Chambre—la déclaration originale assermentée le 12 octobre. Devant cet engagement de mon honorable ami, je retire toute objection à la lecture de la déclaration qui fut faite à une date ultérieure.

M. DANIEL: Je suis heureux d'entendre cette déclaration du ministre des Travaux publics (M. Pugsley). Hier, j'ai déclaré que je possède l'affidavit original et qu'il me tarde seulement de le soumettre à n'importe quel comité que la Chambre pourrait nommer.

L'hon. M. PUGSLEY: Il doit être déposé sur la table, c'est ce qui a été convenu avec mon honorable ami, et remis aux mains du greffier de la Chambre. Sommes-nous bien d'accord sur ce point?

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien.

M. DANIEL: Et je serai très heureux, après l'avoir lu, de le déposer entre les mains du greffier de la Chambre. Je suis vraiment bien aise d'entendre cette déclaration de la part du ministre des Travaux publics. Je crois que la décision qu'il prend aujourd'hui est non seulement à son avantage mais à l'avantage du public canadien en général.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne me suis jamais opposé à cela.

M. DANIEL: Quand il s'agit d'accusations solennelles assermentées dans différentes parties du pays, qui concernent spé-

cialement une personne aussi haut placée qu'un ministre de la Couronne, je crois que le moins que le Parlement puisse faire est d'examiner avec soin ces accusations afin de s'assurer qu'elles sont vraies ou fausses.

M. HUGHES: Puis-je faire une question?

M. l'ORATEUR: Seulement si le député qui a la parole y consent.

M. HUGHES: Avec la permission de l'honorable député, je voudrais bien savoir si nous nous écartons aujourd'hui, en quoi que ce soit, des règles qui sont généralement suivies en cette enceinte en pareilles circonstances? Si je ne me trompe, lorsqu'un député lit un document devant la Chambre, ce document doit être déposé sur la table.

L'hon. M. PUGSLEY: Si je comprends bien, il y a deux déclarations, l'une qui a été faite et signée, ou plutôt que l'on prétend avoir été faite et signée, le 12 octobre 1908. Mon honorable ami assure qu'il possède cette déclaration. C'est une déclaration que je cherche en vain à me procurer depuis plusieurs mois. Mon honorable ami vient de s'engager à déposer cette déclaration entre les mains du greffier de la Chambre.

Mon honorable ami a aussi déclaré qu'il a en sa possession une autre déclaration contenant une légère variante de la première et qui a été faite au mois de mars de l'année courante. C'est celle-là que mon honorable ami va lire et c'est celle-là qui selon la règle ordinaire doit être déposée sur la table. Mais, mon honorable ami s'est aussi engagé à déposer sur la table une déclaration qui fut faite ou est supposée l'avoir été le 12 octobre 1908.

L'hon. M. FOSTER: La Chambre me permettra-t-elle de dire un mot? Je désire la mettre en garde contre une erreur possible Mon honorable ami de Saint-Jean (M. Daniel) a déclaré, non pas une fois, non pas deux fois, mais par trois fois qu'il a, par devers lui, l'affidavit original et que c'est cet affidavit qu'il s'est proposé de lire, et qu'il lui tarde de lire.

M. DANIEL: J'ai par devers moi non seulement l'affidavit dont on parle, mais aussi l'autre affidavit dont on n'a point parlé jusqu'ici, et qui fut fait par M. Gershon S. Mayes, le lendemain je pense de l'affidavit original.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'il n'y ait point de malentendu entre mon honorable ami et moi. Assurément nous n'avons que faire de maletendus ici.

L'hon. M. FOSTER: Il n'y en a point.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a eu un affidavit ou déclaration que l'on prétend avoir été faite par M. Mayes, le 12 octobre 1908. On affirme que cette déclaration a été lue à une assemblée à Saint-Jean. Elle a été publiée dans les journaux de Saint-Jean le 13 au matin, et le même jour dans tout le Canada. On a dû la communiquer télégraphiquement aux différents journaux, surtout aux journaux conservateurs, dans tout le pays. Or, c'est cette déclaration, si je comprends bien, que mon honorable ami a entre les mains et qu'il s'est engagé à remettre au greffier de cette Chambre. Je consens volontiers, à cette condition, à ce qu'il lise l'autre, et naturellement, toutes les deux seront déposées, mais qu'il n'y ait point de malentendus sur ce point.

M. DANIEL: J'ai fait tous mes efforts pour placer cette déclaration devant la Chambre et je lui laisse à juger s'il a dépendu de moi que l'on m'en ait empêché. Peut-être devrais-je en recommencer la lecture.

Quelques DEPUTES: Ecoutez, écoutez.

M. DANIEL: Je ne désire point le faire, car j'ai l'intention de proposer à la Chambre une motion qui contient des extraits de cet affidavit.

M. LENNOX: Lisez-le en entier.

M. DANIEL: Très bien, je vais le lire en entier:

Je, soussigné, Gershon S. Mayes, de la paroisse de Lancaster, ville et comté de Saint-Jean, province du Nouveau-Brunswick, entrepreneur, déclare solennellemnt: Que, le premier jour de septembre 1905, sur l'avis de l'honorable Wm Pugsley, qui était alors procureur général de la province du Nouveau-Brunswick, et qui est maintenant ministre des Travaux publics du Canada, j'eus une conversation avec George McAvity, de la ville de Saint-Jean, dans ladite province, marchand, concernant des soumissions pour des travaux de dragage qui devaient alors se faire dans le port de Saint-Jean par l'administration des Travaux publics du Canada dont l'honorable C. S. Hyman était alors ministre. M. McAvity me proposa de me rendre le lundi, 4 septembre, à Ottawa, où il se rendrait lui-même et où il me rencontrerait, à l'hôtel Russell, le 5 du même mois. Nous nous y rencontrâmes comme il avait été convenu. M. McAvity voulut savoir quel prix je demandais. Je lui dis qu'au mois de juin j'avais soumissionné pour 50 cts par verge cube. Il me demanda pourquoi je ne demanderais pas 55 cts par verge cube, lui donnant à lui (McAvity), 5 cts par verge cube ou 10 p. 100. Je lui répondis: Pourquoi ne ferions-nous pas comme nous étions convenus à Saint-Jean, c'est-à-dire que vous vous associeriez avec moi et assumeriez un quart ou la moitié des frais du dragage et recevriez une part proportionnelle des profits. Il me répondit qu'il pourrait faire cela quand il retournerait chez lui et pourrait y mettre de $10,000 à $20,000, et peut-être décider quelques amis à se joindre à lui, mais que pour le présent il accepterait un percentage et qu'il allait voir M. Hyman sur-le-champ. Alors je lui demandai ce que je devrais faire pour me procurer les fonds et

ce qu'il entendait faire pour m'aider. Oh! dit-il, cela peut très facilement s'arranger avec les banques et n'offrira aucune difficulté quand vous aurez obtenu l'adjudication.

Nous allâmes voir M. Hyman à 2 heures et demie de l'après-midi. McAvity entra et je restai dehors. J'avais dit à M. McAvity d'arranger les choses, si possible, de manière qu'il y eût au moins 400,000 verges de dragage. McAvity sortit et me fit entrer pour expliquer à M. Hyman la difficulté qu'il y avait à se procurer un matériel considérable pour ne draguer qu'une petite quantité. M. Hyman promit que si j'obtenais l'adjudication, c'est-à-dire si j'étais le plus bas soumissionnaire, j'aurais les 400,000 verges. Après cela, M. McAvity dit qu'il me fallait établir nos conventions par écrit. Je lui demandai pourquoi nous n'attendrions pas que nous fussions de retour à Saint-Jean et que nous fussions certains que la soumission serait acceptée. Il me répondit qu'il avait déjà une copie du contrat. Je lui demandai comment il se l'était procurée. Il me dit qu'il y en avait toujours de prêts. Je le lus alors et je lui dis que tous les avantages étaient d'un côté; je devais faire le travail et lui en retirer le profit. Eh bien! dit-il, que voulez-vous que je fasse. Je lui dis que je croyais encore qu'il devait y être intéressé financièrement, lui et ses amis. jusqu'à concurrence de $20,000 à $30,000 au moins; que c'était pour moi une charge très lourde à porter. Oh! dit-il, comme auparavant, les banques vous y aideront, attendez seulement d'être de retour. Non, dis-je, il faut que j'aille directement à Boston pour conclure le marché avec les propriétaires de la drague. Alors, dit-il, il vaut mieux arrêter nos conditions à présent. Eh bien! dis-je, pourquoi ne pas vous engager à faire quelque chose. Eh bien! dit-il, écrivez quelque chose au bas et je le signerai. Je dis que je n'étais point un avocat. Allons donc, écrivez, dit-il. Alors j'écrivis ce qui me vint à l'esprit, et il le signa. Une copie de cette convention est annexée ici marquée " A ", et l'autre partie écrite par moi est marquée " A ". J'écrivis alors la soumission à 55 cts par verge pour la terre et à $8.90 pour le roc et les galets, y joignant un chèque de $20,000.

Ces conventions se lisent comme suit:

Mémorandum d'une convention passée, le cinquième jour de septembre, de l'année 1905 de Notre-Seigneur, entre Gershon S. Mayes, de la ville de Saint-Jean, province du Nouveau-Brunswick, entrepreneur, et George McAvity, de la même localité, marchand.

Attendu que ledit Gershon S. Mayes s'est engagé par contrat avec le gouvernement du Canada à draguer une certaine partie du port de Saint-Jean, à raison de 55 cts par verge cube.

Et attendu que ledit George McAvity est intéressé dans ladite entreprise avec ledit Greshon S. Mayes, et qu'il a été convenu entre eux que ledit George McAvity recevra tout l'argent payé audit Greshon S. Mayes, pour lesdits travaux, au-dessus de 50 cents la verge cube.

Les présentes font foi que ledit Greshon S. Mayes s'engage, contre acquit d'une piastre bien et dûment payée en mains propres avant la signature et la livraison des présentes, et pour diverses autres bonnes et valables raisons, à payer audit George McAvity, ses exécuteurs testamentaires, administrateurs ou

M. J. W. DANIEL.

ayants cause, tous les montants que ledit Greshon S. Mayes pourra recevoir au delà de 50 cents la verge cube pour le dragage dudit port de Saint-Jean, dans la présente entreprise ou extension de ladite entreprise, et ledit Greshon S. Mayes s'engage à payer ces montants audit George McAvity au fur et à mesure qu'il les recevra du gouvernement du Canada, ou de toutes personnes qui paieront ledit Greshon S. Mayes pour ledit dragage. En foi de quoi lesdites parties ont signé les jour et date susmentionnés.

(Signé):
GERSHON S. MAYES,
GEORGE McAVITY.

C'est la convention marquée "A". La convention marquée "A1" dit:

Et attendu que ledit George McAvity doit recevoir de l'argent sur l'exécution de ces travaux, il s'engage à et permet d'user son influence et de ses moyens d'action auprès du ministre des Travaux publics ou d'un fonctionnaire à Ottawa pour augmenter le nombre de verges de dragage à l'endroit de l'entreprise susmentionnée.

(Signé): GEORGE McAVITY.

Le jour suivant, le 6, je fus informé par M. Hyman que ma soumission était acceptée et après des mois j'appris que ma soumission était la seule qui ait été reçue. L'ingénieur du département m'écrivit une lettre me donnant 400,000 verges à faire, et je quittai Boston pour Montréal et ensuite je me procurai un dragueur et l'amenai à Saint-Jean.

Le 15 octobre 1905, il m'est parvenu un message téléphonique du docteur Pugsley, me priant d'aller le voir le lendemain, ce que je fis. Il me dit: Monsieur Mayes, je suis en besoin urgent, et vous seriez bien aimable de venir à mon secours. Je lui répondis: " Pourquoi, docteur? Vous savez que je vous ai payé $1,300 dans mon deuxième procès contre Connolly, lesquelles vous avez en quelque façon offert de me rembourser, en disant que M. Emmerson était très lent à expédier cette affaire. D'ailleurs, je n'ai pas d'argent. J'ai de forts escomptes à la banque de Montréal, et je paye de gros intérêts." A ce moment, M. George McAvity entra et M. Pugsley dit que les affaires de M. Mayes marchaient si bien qu'un peu d'argent serait très acceptable. Je répétai que je payais de forts intérêts sur mes escomptes à la banque de Montréal, et que je ne voyais pas pourquoi le docteur Pugsley me demandait de l'argent. J'ajoutai: " Pourquoi vous donnerai-je de l'argent? Un prêt?" Le docteur répondit: " Bien, ce serait si commode d'avoir quelqu'un qui pourrait vous aider pendant qu'il est à Ottawa. Il y avait toujours quelque chose à faire, et si je ne pouvais pas lui donner mon chèque, un billet à trois ou quatre mois ferait tout aussi bien l'affaire." Je lui demandai pour quel montant, et il répondit: $2,500 ou $3,000. J'ajoutai que c'était trop, et que je lui laisserais avoir $2,000 à quatre mois. Le docteur Pugsley fit le billet et je le signai. Il ajouta qu'il était sûr de me rendre service pour la valeur, ou bien il me rembourserait. Je sortis, suivi de M. McAvity qui me dit: 'Que diable lui avez-vous donné un si fort montant?" Il croyait que $1,000 auraient dû suffire. Je lui demandai pourquoi il ne me l'avait pas

dit, et il répondit qu'il ne pouvait pas intervenir, mais que c'était un temps bien difficile pour demander de l'argent à un homme. J'ajoutai: "Oui, et qu'a-t-il fait pour le mériter?" M. McAvity répondit: "C'est moi qui ai tout arrangé avec M. Hyman."

Le 11 novembre 1907, pendant que je consultais le docteur Pugsley au sujet de certaines difficultés qui me tracassaient, il me demanda incidemment si j'avais vu M. McAvity. Je répondis que je le rencontrais souvent. Il dit que si j'avais fait quelques règlements avec lui récemment, il n'en voulait rien savoir, mais qu'il supposait qu'il valait mieux que tout marchât rondement. Le lendemain, 12 novembre, je vis McAvity à son bureau et parlai d'affaires d'argent. Il dit qu'il était allé à Ottawa et avait obtenu le montant du comptable, et que je lui devais $8,633. Je répondis que c'était un fort montant à payer et que je ne faisais pas beaucoup de profit. Je lui payai tout de même le montant par chèque. Je dis de plus que l'état suivant indique le total des sommes que j'ai payées à M. McAvity en vertu de cette convention:

1896.

29 janvier	$ 4,000
6 juillet	2,000
8 août	2,000
24 août	2,000
20 octobre	4,000
30 octobre	2,000
23 novembre	2,000

1907.

6 avril	4,300
1 août	5,000
12 novembre	8,633
	$35,933

Le 24 juillet dernier, je télégraphiai au ministre que mes entreprises étaient terminées. L'ingénieur de service avait décerné son certificat, et j'avais droit alors de retirer tout ce qui me revenait sur mes travaux, de même que les montants retenus en garantie de leur exécution. N'ayant pas reçu d'argent, je rencontrai le ministre à Saint-Jean le 21 août. Il exigea que je paye à McAvity la balance de ce que je lui devais en vertu de la convention, avant de songer à avoir mon argent. Je dis: "Pouvez-vous, comme ministre, me priver ainsi de mon argent?" Il répondit qu'il le croyait. Je rencontrai de nouveau le ministre le lendemain, afin d'obtenir ce qui m'était dû, et il me réitéra que je devais d'abord régler avec McAvity, car il ne tenait pas à traîner cette affaire en cour. J'écrivis alors au ministre disant que je ne comprenais pas qu'il pût se servir ainsi de sa position pour mettre le couteau sur la gorge de celui qui avait gagné l'argent pour en faire bénéficier un intermédiaire. Il m'écrivit qu'il allait donner des instructions pour me faire payer, mais je ne reçus mon argent qu'un mois après, bien que le ministre eût en sa possession, lorsqu'il vint à Saint-Jean, un état complet de ce qui me revenait.

Et je fais consciencieusement cette déclaration solennelle, la croyant vraie et sachant qu'elle est de la nature d'un serment, en vertu de la loi de la preuve au Canada.

Déclarée devant moi en la ville de Saint-Jean, dans le comté de Saint-Jean, ce 12e jour d'octobre 1908.

(Signé): GERSHON S. MAYES.

(Signé): W. HENRY HARRISON,
Commissaire pour recevoir les affidavits pour la cour suprême.

Déclarée devant moi en la ville de Saint-Jean, comté de Saint-Jean, ce 24e jour de mars 1909.

(Signé): W. HENRY HARRISON,
Commissaire pour recevoir les affidavits à lire devant la cour suprême.

(Signé): GERSHON S. MAYES.

Maintenant, cet affidavit place devant la Chambre, aussi succinctement que possible, les diverses déclarations qui ont circulé dans le public au sujet de cette affaire. Ces déclarations sont en résumé que M. Mayes, en juin 1905, a envoyé au département des Travaux publics, une soumission concernant certaine entreprise de dragage è St-Jean. Son prix était de 49 cents la verge cube.

L'hon. M. PUGSLEY: Il jure que c'est 50 cents.

M. DANIEL: Quarante-neuf cents.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, monsieur, il dit 50 cents.

M. DANIEL: Je sais qu'il a dit 50 cents, et je sais également que le ministre des Travaux publics, l'autre jour, a dit 50 cents à la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit 49 cents.

M. DANIEL: Quarante-neuf cents ont été spécifiés.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai dit 49 cents dans le rapport que j'ai déposé.

M. DANIEL: Le ministre a dit aussi que c'était 50 cents. Il est facile de s'en assurer. J'ai fait exprès pour m'en assurer moi-même, et je suis positif que le ministre a dit ce que je viens de dire. Le hansard d'ailleurs en fait foi.

Cette soumission a presque toujours été mentionnée comme une soumission à 50 cents la verge cube, en chiffres ronds, mais c'était en réalité une soumission pour 49 cents la verge cube. Elle ne fut pas acceptée. Cependant, M. Mayes était déterminé à obtenir une entreprise du département des Travaux publics. Il chercha quelqu'un qui pût l'aider. Il s'adressa à mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Pugsley), qui était à ce moment le procureur général de la province du Nouveau-Brunswick. Celui-ci lui conseilla de s'aboucher avec M. Geo. McAvity. Il n'y avait rien de mal à cela. A cette époque, comme aujourd'hui, d'ailleurs, M. McAvity était un

homme d'affaires très considérable à Saint-Jean, et financièrement responsable sous tous les rapports. Il était en même temps, le gérant d'affaires, le pivot du parti libéral dans cette dernière ville. Je ne crois pas me tromper en faisant cette assertion, car tout le monde sait à Saint-Jean que M. McVity était le brasseur d'affaires du parti libéral dans cette ville, position qu'il occupe encore, ce me semble.

M. Mayes suivit le conseil de son avocat (M. Pugsley). Il consulta M. McAvity, et tous deux vinrent à Ottawa. Ils s'entendirent ici sur les prix à demander au département pour le dragage. M. McAvity eut d'abord une entrevue avec l'honorable M. Hyman, ministre des Travaux publics du temps, puis ensuite, avec M. Mayes. Comme résultat de ces entrevues, M. Mayes soumissionna à 55 cents. Puis M. McAvity lui demanda de signer une convention par laquelle il s'engageait à lui payer 5 cents par verge au-dessus du prix qu'il avait convenu avec lui. L'engagement fut signé, mais à contre-cœur, M. Mayes considérant que c'était comme une espèce d'arrangement léonin, M. McAvity devant retirer tous les profits et lui, exécuter tous les travaux. Il pressa donc M. McAvity de s'intéresser financièrement à l'entreprise, mais il refusa. Si j'avais besoin de preuve à l'appui de cette assertion, j'invoquerais l'affidavit que M. McAvity lui-même a donné en réponse à celui de M. Mayes, à Saint-Jean. Mais, je crois que c'est inutile, car il est connu de tous que M. McAvity n'était pas intéressé financièrement dans cette entreprise. Il ne l'a jamais prétendu. Le seul intérêt donc qu'il avait dans cette entreprise était la commission qu'il touchait sur les montants payés à l'adjudicataire du dragage, M. Mayes. Celui-ci obtint, en échange de cette commission de 5 cents la verge, l'influence politique de M. McAvity auprès du département des Travaux publics.

Je prétends que c'est le devoir du Parlement de s'occuper sérieusement de cette convention. Tout ce que M. McAvity avait à donner ou à vendre dans cette entreprise, c'est son influence auprès du département des Travaux publics. Il n'a jamais réclamé aucun intérêt financier dans cette entreprise. De fait, il a même refusé, d'après M. Mayes, de s'y intéresser financièrement.

La seule part qu'il y a mise a été son influence politique, de sorte que, dans ces circonstances, le marché entre M. McAvity et M. Mayes était, je prétends, un marché corrompu et immoral. Je crois être justifié d'aller plus loin et de dire que c'était une entente illégale. Si mes honorables collègues veulent bien se reporter à l'artivle 133 du code criminel, paragraphe (f) ils liront ce qui suit:

Est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende de cent piastres au moins et de mille piastres au plus, et d'un emprisonnement de pas plus d'un an et de pas moins d'un mois, et, à défaut de paiement de l'amende, d'un emprisonnement ultérieur de six mois au plus, tout individu qui, sous prétexte ou parce qu'il a de l'influence auprès du Gouvernement, ou auprès d'un ministre ou fonctionnaire du Gouvernement, demande, exige ou reçoit d'une personne quelque compensation, honoraire ou récompense, pour lui obtenir du Gouvernement le paiement intégral ou partiel d'une réclamation, ou pour lui procurer ou faciliter sa nomination ou celle d'une autre personne à une charge, place ou emploi, ou pour lui faciliter l'obtention, pour lui-même ou pour une autre personne, d'une concession, location, ou autre avantage du Gouvernement; ou offre, promet ou paie à tel individu, dans les circonstances et pour les causes ci-dessus ou l'une d'elles, quelque semblable compensation, honoraire ou récompense.

Je ne prétends pas être versé dans la loi, mais cet article me semble, à moi simple profane, s'appliquer au marché dont je viens de parler. Conséquemment je crois avoir le droit de dire que ce marché a été non seulement corrompu et immoral, mais aussi illégal.

D'après ce que je puis voir, il semble que les $35,933 qui ont été payés à M. McAvity en vertu de ce marché n'étaient ni plus ni moins qu'un pillage de la bourse publique et un vol évident du Trésor.

Ce n'est pas mon intention de fatiguer la Chambre avec la lecture d'extraits de journaux, bien que plusieurs articles aient été écrits sur la question. Je veux seulement donner lecture d'un article de rédaction du journal libéral de Saint-Jean, publié par un homme public bien connu qui a toujours été un franc libéral, et si fidèle à ses principes libéraux que même pendant qu'il était directeur de la poste, lorsque son parti était dans l'opposition et le parti conservateur au pouvoir, son journal a toujours défendu les principes libéraux et critiqué le gouvernement conservateur, bien que le propriétaire et rédacteur fût un fonctionnaire sous l'administration conservatrice. Il a ensuite démissionné et sacrifié le traitement qu'il recevait plutôt que de sacrifier ses principes libéraux. Le journal dont je veux parler est le "St-John Globe", dans lequel je trouve à la date du 16 octobre l'article suivant:

Trente-cinq mille dollars.

L'air est si rempli présentement d'attestations, déclarations et lettres en rapport avec les affaires de dragage entre M. Mayes et M. McAvity, et il y a tant d'affirmations et dénégations, de part et d'autre, qu'il y a danger de perdre de vue un point important. Ce point est que le pays perd $35,000 sur l'entreprise de dragage de Mayes, et que, apparemment, quelqu'un devrait rembourser cette somme au trésor du Canada. Cet argent appartient réellement au peuple; et il est possible que la somme soit plus élevée que celle que l'on mentionne. L'ex-ministre des

Travaux publics, M. Hyman, et MM. Mayes et McAvity semblent être les principaux acteurs. M. Mayes consentait à faire du dragage à 50 cents la verge; c'est le prix qu'il demandait dans sa soumission en juin 1905. Il semblerait que ce prix était pour une quantité de dragage moindre que celle qui a été exécutée, et il est naturel de conclure que si M. Mayes pouvait faire une petite quantité de dragage à 50 cents la verge, il aurait pu exécuter une quantité plus considérable à un plus bas prix. Mais cela est de peu de conséquence. Rien n'advint des soumissions du mois de juin, mais dans le mois de septembre de cette année, M. McAvity et M. Mayes se rencontrèrent à Ottawa, et M. Mayes fit augmenter la quantité de dragage et aussi le prix, soit 5 cents de plus que celui pour lequel il avait offert d'exécuter le dragage.

Rien n'indique clairement pourquoi M. Hyman a accordé un prix plus élevé, mais il est possible qu'il n'ait pas porté beaucoup d'attention à la matière, ou qu'il n'ait pas considéré comme bien importante l'augmentation de 5 cents par verge. Il est bien évident maintenant que s'il a simplement considéré la question de cette façon, il commettait une erreur, car le changement a permis à M. Mayes de payer à M. McAvity une très forte somme sur les profits réalisés dans l'exécution de ces travaux, somme s'élevant, ainsi que nous l'avons dit, à plus de $35,000. Comme il serait déraisonnable d'assumer que M. Hyman connaissait l'entente intervenue entre M. McAvity et M. Mayes, il serait injuste aussi de lui demander de rembourser de son propre argent la somme qui a été payée de trop à M. Mayes.

Nous avons donc d'un côté M. Mayes et M. McAvity, et de l'autre le peuple de ce pays, dont ils ont obtenu l'argent. M. McAvity n'explique pas bien clairement pourquoi M. Mayes était tenu de lui payer cette somme, bien qu'il paraisse avoir rendu certains services en allant à Ottawa plusieurs fois avec lui pour cette affaire. M. Mayes est un homme de beaucoup de talent commercial; il doit savoir au juste pourquoi il a payé ces $35,000 à M. McAvity; et, il affirme qu'il a intenté une poursuite à M. McAvity pour ravoir son argent. S'il y réussit cet argent devrait être remis au peuple canadien auquel il paraît appartenir réellement, et si M. McAvity se décidait à remettre l'argent dans le trésor, et si M. Mayes abandonnait sa poursuite, ce serait peut-être la meilleure solution de l'affaire. L'honorable M. Pugsley qui est maintenant ministre des Travaux publics, et à la garde duquel sont confiés les intérêts du peuple ,devrait certainement s'efforcer d'obtenir un règlement de cette affaire de façon à protéger les intérêts du pays, car il semble très clair aujourd'hui, sans vouloir jeter aucun blâme sur l'administration de son prédécesseur, que M. Mayes aurait pu faire les travaux pour le prix qu'il a demandé en premier lieu. Après tout...

J'appellerai l'attention toute spéciale de l'honorable premier ministre sur ce qui suit:

Après tout, la considération principale est l'intérêt public et la sauvegarde des intérêts du peuple dont l'argent a été employé si mal à propos. Toute cette affaire est un exemple frappant de la manière dont le peuple peut être fraudé. Il y aura crise dans l'administration des affaires du pays si l'on ne surveille pas attentivement les véritables intérêts du peuple.

Les deux autres points principaux dans ce document se rapportent je crois, aux déclarations concernant M. Pugsley, lorsqu'il était, en 1905, avocat de M. Mayes et procureur général de la province. M. Mayes déclare qu'il a payé $2,000 à M. Pugsley. Le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a répondu à cela: Oui, M. Mayes m'a payé cette somme, mais c'était pour des services professionnels que je lui avais rendus. Il n'y a rien à redire, monsieur l'Orateur, à cette réponse. La chose est facile à prouver si la Chambre accorde ce comité d'enquête, et comme j'espère qu'elle l'accordera, rien ne sera plus facile au ministre des Travaux publics de montrer au comité un compte détaillé des services pour lesquels il a reçu ces $2,000. L'autre question se rapporte à l'allégation de M. Mayes que le ministre actuel des Travaux publics a, depuis qu'il est le ministre des Travaux publics, retenu à M. Mayes certains paiements qui lui étaient dus sur son dragage tant qu'il n'aurait pas tout payé la commission à M. McAvity. Je ne chercherai pas si cela est **vrai ou faux**, mais c'est un point qui pourra être prouvé devant le comité d'enquête. Je puis dire cependant, après avoir examiné les documents qui ont été déposés relativement à cette question, que j'y trouve quelques télégrammes dont je donnerai lecture et qui prouveront à tout événement, à cette Chambre qu'ils contiennent peu de preuves de l'allégation de M. Mayes qu'il a été pris à la gorge. Comme de raison ces documents ont été pris dans les archives du Gouvernement pour être déposés sur le bureau de la Chambre. Le premier est un télégramme à l'ingénieur en chef du département des Travaux publics:

Saint-Jean, 24 juillet 1908.

Eug. D. Lafleur, Ottawa.
Contrat n° 5745, complété, aussi n° 6791.

J. K. SCAMMELL,
Ingénieur divisionnaire.

Ces contrats sont ceux de M. Hayes. On trouve ce télégramme à la page 171 des documents. Puis à la page 172 on trouve le télégramme suivant:

Ottawa, 25 juillet 1908.

Scammell, ingénieur divisionnaire.
M. Mayes a-t-il complété les travaux d'une façon satisfaisante? Il demande à être remboursé de son dépôt.

EUG. D. LAFLEUR.

A la page 179 du document on trouve le télégramme suivant:

Saint-Jean, 27 juillet 1908.

E. D. Lafleur, ingénieur en chef,
Ottawa.
Votre télégramme reçu. Je considérerais le contrat n° 5754 complété d'une manière satisfaisante.

J. K. SCAMMELL,
Ingénieur divisionnaire

Aussi à la page 179, cet autre télégramme:

Saint-Jean, 31 juillet 1908.

E. D. Lafleur, ingénieur en chef,
Département des Travaux publics,
Ottawa.

L'entrepreneur Mayes a complété tout le dragage excepté celui pour le compte de la ville à Sand-Point, les lits deux, trois et quatre. Les sondages que l'on fait présentement indiquent qu'il y aura beaucoup d'ouvrage à faire à cet endroit avant que je puisse donner un certificat.

J. K. SCAMMELL,
Ingénieur divisionnaire.

A la page 180, on trouve le télégramme suivant:

Saint-Jean, 31 juillet 1908.

E. D. Lafleur.

Les dernières estimations de travaux de dragage sous ma surveillance nous sont parvenues. La drague de Mayes a été tirée à terre hier et sera dégréée.

J. K. SCAMMELL,

Puis le 5 août à la page 181 des documents, il y a un mémorandum à l'ingénieur en chef, signé par l'honorable Wm Pugsley, (ministre des Travaux publics) et qui se lit comme suit:

M. C. S. Mayes, entrepreneur de dragages, m'écrit qu'il a terminé ses travaux. Veuillez me laisser savoir si vous avez reçu un certificat de l'ingénieur divisionnaire Scammell à cet effet. M. Mayes désire que toute l'affaire soit réglée, et si le certificat nécessaire vous a été envoyé, il me ferait plaisir que vous vous occupiez de la chose dans le plus court délai possible.

(Signé): WM PUGSLEY.

Sur le même mémorandum, on lit les lignes suivantes:

Tous les travaux entrepris sont complétés. Le dépôt peut être maintenant remis.

(Signé): EUG. D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

C'était le 5 août. Mais, malgré ce certificat de l'ingénieur en chef du département des Travaux publics "que tous les travaux sont complétés et que rien n'empêche de payer, et même de remettre le dépôt de garantie", nous trouvons que le 22 août, M. Mayes n'avait pas encore reçu son argent et qu'il a écrit la lettre suivante à l'honorable Wm Pugsley (ministre des Travaux publics). Cela prouve que, quelle que soit la raison du retard apporté au paiement fait à M. Mayes, celui-ci, à tout événement, pensait qu'on le privait de son dû, parce que M. McAvity n'avait pas été payé. Voici ce document:

Saint-Jean (N.-B.), 22 août 1908.

Hon. Wm Pugsley, M.P.,
Ministre des Travaux publics,
Saint-Jean (N.-B.).

Le ministre à cette époque, paraît-il, était à Saint-Jean.

M. J. W. DANIEL.

Cher monsieur,--Je regrette que vous ayez jugé bon de différer le paiement de la somme basée sur l'estimation des travaux pour le mois de juillet et le solde de mon entreprise, et cela, comme vous me l'avez déclaré, lorsque M. George McAvity vous aurait télégraphié que je lui devais quelque argent. A mon avis, vous prenez là une attitude illogique. Les comptes que peut faire valoir contre moi M. McAvity, sont affaire purement personnelle et cela est étranger aux affaires intervenant entre le Gouvernement et moi-même. A mon avis, j'ai trop largement payé M. McAvity. Il a proposé l'exécution de certaines conditions au moyen desquelles il pourrait obtenir plus de travaux de dragage et qui m'assureraient un traitement plus loyal et plus équitable de la part des fonctionnaires du ministère. Il a complètement manqué à cette promesse, et maintenant j'entends faire valoir mes droits, en dirigeant des poursuites contre lui, pour recouvrer la somme d'un chiffre fort élevé que je lui ai versée, près de $36,000. Vous le savez parfaitement.

La réclamation que fait valoir M. McAvity contre moi se rattache à certains pour-cents sur les entreprises que j'ai obtenues de votre ministère, et cela en considération des services qu'il m'a rendus pour l'obtention d'une entreprise et de la promesse qu'il m'a faite de faire l'impossible pour m'aider à obtenir d'autres entreprises. Connaissant parfaitement ces faits, je ne m'explique pas que vous profitiez de votre situation pour imposer pareil retard à celui qui a gagné légitimement ces deniers, et cela afin qu'un intermédiaire puisse exiger son tribut. Je vous serais donc obligé de vouloir bien me faire tenir le solde de mon compte, $56,591.63 et cela immédiatement, vu que mon travail est terminé, ainsi que l'ont attesté vos fonctionnaires. J'ajoute que je dois faire valoir contre le ministère les réclamations que je me propose de transmettre à brève échéance, réclamations basées sur le mesurage inexact des chargements de barges; en outre, pour travaux supplémentaires exécutés pour l'enlèvement de cailloux de dimensions non prévues ni visées par mon contrat, ainsi que pour d'autres item que je vous serai obligé de bien vouloir prendre en considération.

Votre obéissant serviteur,
G. S. MAYES.

Je crois avoir allégué d'excellentes raisons qui militent en faveur de la propostion tendant à faire soumettre à l'enquête d'un comité de cette Chambre ces questions qui ont fait l'objet de longues délibérations, cet après-midi. Aujourd'hui même, j'ai fait allusion à l'affaire Hodgins; je me bornerai à rappeler un autre fait, avant de reprendre mon siège. En 1907, on s'en souvient, un journal du Nouveau-Brunswick se servit à l'endroit du député de Westmoreland (M. Emmerson) d'un langage gravement dérogatoire à son honneur, langage qui, ainsi qu'il l'a déclaré lui-même, était contraire à la vérité des faits. Or, quel fut le résultat de cette affaire? Le député de Westmoreland, bien qu'il niât la véracité de l'allégation en question, comprit que pareille attaque ayant été portée contre sa personne, il était tenu, pour le moment du moins, de remettre son portefeuille de ministre, afin de se jus-

tifier, de laver sa réputation et de s'exonérer aux yeux du public. C'est là une question qu'il me répugne de ramener sur le tapis et je m'abstiendrai de donner lecture de sa lettre au premier ministre. Je vais donner lecture de la lettre adressée par le premier ministre au député de Westmoreland, alors ministre des Chemins de fer. Faisant allusion à la lettre que lui avait adressée son collègue, le premier ministre dit:

A cette communication j'ai fait la réponse que voici:

Ottawa, 1er avril 1907.

Mon cher Emmerson,—Je me suis convaincu que l'attitude que vous prenez dans les circonstances s'inspire de l'intérêt public. Vous vous devez à vous-même, à vos collègues et à vos amis de vous justifier des accusations portées contre vous, vous pourriez fort bien dédaigner de simples insinuations, mais quant aux accusations directes et spécifiques, vous avez raison de les repousser, dès qu'elles sont formulées. Je remettrai votre démission entre les mains de Son Excellence.

Si l'on envisage ces faits à titre de précédent traçant la conduite à tenir, lorsqu'il est proféré des accusatioss contre l'administration des affaires publiques au pays, accusations portées, comme dans la circonstance actuelle—car si M. Mayes avait formulé une allégation contraire à la vérité des faits, il sait parfaitement qu'il serait passible de poursuites pour parjure—j'affirme qu'en pareille circonstance, il convient de tenir compte de la fort grave allégation qui a été livrée à la publicité par tout le pays, allégation dérogatoire à la bonne gestion du ministère des Travaux publics ainsi qu'à l'honneur du titulaire actuel de ce ministère.

En conséquence, monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de proposer que tous les mots de la motion principale soient rayés et remplacés par les suivants:

Considérant qu'au mois de septembre 1905, un contrat a été accordé par le département des Travaux publics à Gershon S. Mayes, de la cité de Saint-Jean, pour exécuter de dragage à Sand-Point (N.-B.), au taux de $8.60 la verge cube, pour les matériaux spécifiés comme étant de la classe 1, et de 55 cents la verge cube pour les matériaux spécifiés comme étant de la classe 2, et que, avant la signature dudit contrat, ledit département, par l'intermédiaire de son ingénieur en chef, assura, par lettre, audit entrepreneur que la quantité de matières de toutes classes à être enlevées en vertu dudit contrat serait de 400,000 verges cubes;

Que, le premier jour dudit mois de septembre, avant la signature dudit contrat, ledit Gershon S. Mayes conclut avec GeorgeMcAvity, de la cité de Saint-Jean, un marché en vertu duquel ledit Gershon S. Mayes s'engagea à payer audit George McAvity toutes les sommes d'argent qui seraient reçues par ledit Gershon S. Mayes, en vertu dudit contrat, ou toute prorogation de ce contrat, en sus du taux de 50 centins la verge cube, et ledit George McAvity s'engagea à se servir de son influence auprès du ministre des Travaux publics, ou des fonctionnaires de l'Etat à Ottawa, afin d'obtenir une augmentation du nombre de verges à draguer sur l'emplacement de l'entreprise ci-haut mentionnée;

Que, au mois de juin 1905, ledit Gershon S. Mayes avait transmis au département des Travaux publics une offre d'exécuter ledit dragage des matières de la classe 2, au prix de 49 cents la verge cube;

Que, relativement auxdits contrats et marché, ledit Gershon S. Mayes, en la cité de Saint-Jean, le douzième jour d'octobre 1908, prépara et rendit publique une déclaration solennelle dans laquelle il allégua que, le premier septembre 1905, d'après l'avis de l'honorable William Pugsley, alors procureur général de la province du Nouveau-Brunswick, et maintenant ministre des Travaux publics, il eut une conversation avec ledit George McAvity au sujet des soumissions relatives audit dragage, et qu'en conséquence ledit George McAvity le poussa à porter à 55 centins la verge cube le chiffre de sa soumission; que, aux termes dudit marché avec ledit George McAvity, il paya à ce dernier, à différentes dates durant le cours des années 1906 et 1907, diverses sommes d'argent atteignant le total de trente-cinq mille neuf cent trente-trois dollars;

Que ladite déclaration solennelle contenait de plus les assertions suivantes:

"Le 15 octobre 1907, je reçus du docteur Pugsley un message téléphonique me demandant d'aller le voir le lendemain, ce que je fis. Il dit: "M. Mayes, j'ai besoin d'argent, et il serait gentil de votre part de me venir en aide". Je dis: "Docteur, pourquoi"?—"Vous savez que je vous ai payé quelque $1,300 dans ma seconde cause contre Connolly et que vous avez en quelque sorte offert de me rembourser cette somme, parce que vous avez dit que M. Emmerson tardait tant à faire marcher l'affaire, et je n'ai pas de fonds. J'ai à porter un poids lourd et paie de fortes sommes à la Banque de Montréal pour excédent de crédit".—"A ce moment précis, M. George McAvity est survenu et le docteur Pugsley dit que l'affaire de M. Mayes marchait si bien qu'un peu d'argent serait bien accueilli. Je déclarai de nouveau que j'avais un lourd poids à porter, et que je ne voyais pas pourquoi le docteur Pugsley me demandait de l'argent". Je dis: "Pourquoi voulez-vous l'avoir, est-ce à titre d'emprunt"? "Eh bien, dit le docteur Pugsley, voyez-vous, il serait très avantageux que vous eussiez quelqu'un qui pût faire quelque chose pour vous, alors que vous serez à Ottawa", et ajouta qu'il y avait toujours quelque chose à tenter, et que si ne pouvais lui signer un chèque, je pourrais lui laisser avoir un billet à trois ou quatre mois. Je demandai le chiffre, et il répondit: "Oh! environ $2,500 ou $3,000". Je dis: "C'est trop, mais je suppose que je vous laisserai avoir un billet pour $2,000 à quatre mois";

Le Dr Pugsley prépara alors le billet et je le signai. Il dit qu'il était certain que j'en bénéficierais, ou qu'il me rembourserait. Je sortis et fus suivi peu après par M. McAvity qui me demanda pour quelle raison futile j'avais tant donné au docteur Pugsley. Il était d'avis que $1,000 étaient amplement suffisants. Je lui demandai pourquoi il n'avait pas parlé dans ce sens, et il répondit qu'il ne

pouvait intervenir mais qu'il trouvait que le moment était peu propice pour demander de l'argent. Je lui dis: Oui, et qu'a-t-il fait pour cela? et McAvity dit que lui (McAvity) avait réglé la question avec Hyman;

Le 11 novembre, alors que j'étais allé voir le docteur Pugsley au sujet de quelques affaires qui me causaient de l'ennui, il me demanda incidemment si j'avais vu M. McAvity. Je lui répondis que je l'avais rencontré assez souvent. Il me demanda si j'avais dernièrement réglé mes affaires avec lui; qu'il désirait ne rien connaître à ce sujet, mais qu'il pensait qu'il serait mieux d'arranger les choses à l'amiable;

. . . . . .

Le 24 juillet dernier, je télégraphiai au ministre que mes entreprises étaient parachevées. L'ingénieur local avait donné son certificat et j'avais par conséquent droit de recevoir la balance des argents dus ainsi que toutes les sommes retenues pour la loyale exécution de mes contrats. N'ayant pas reçu mon argent, je vis le ministre le 21 août à Saint-Jean, il appuya sur le fait que je devrais payer à McAvity ce qu'il réclamait comme son dû en vertu de notre arrangement avant de me laisser toucher mon argent. Je lui dis: A titre de ministre de la couronne, pouvez-vous retenir mon argent de cette façon? Il me dit qu'il le pouvait. Je vis le ministre de nouveau, le lendemain, afin de faire une tentative pour obtenir mon argent, et il me dit qu'il désirait fortement que je visse McAvity pour régler la chose immédiatement, et qu'il ne désirait pas que cette affaire fût portée devant les tribunaux. J'écrivis alors au ministre, lui disant que je ne pouvais comprendre pourquoi il profitait de sa position pour m'empêcher de toucher mon argent, afin qu'un intermédiaire pût me forcer à lui en donner une part. Il m'écrivit alors qu'il donnerait ordre de me payer, mais je n'ai reçu aucune partie de l'argent qui m'était dû qu'un mois après bien que le ministre eût en sa possession alors qu'il était à Saint-Jean, un compte indiquant exactement le montant qui m'était dû;

Qu'il appert que subséquemment, la date du 15 octobre 1907 a été insérée par erreur dans ladite déclaration solennelle, et que ladite date devrait être le 15 octobre 1905, et que la dite déclaration originale a depuis été modifiée en conséquence et de nouveau attestée authentiquement. Que ledit George McAvity n'avait aucun intérêt financier dans ladite entreprise de dragage, sauf ce qui lui revenait pour son influence politique, et la seule raison du paiement des deniers reçus par ledit McAvity sur les deniers payés par le Gouvernement en vertu dudit contrat de dragage, est l'influence politique que ledit George McAvity a mise en jeu en cette affaire;

Que ladite déclaration solennelle a été lue publiquement par l'honorable J. Douglas Hazen, premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick, à une grande assemblée politique tenue dans la ville de Saint-Jean, le soir dudit 12 octobre 1908, et que les allégations contenues dans cette déclaration ainsi que la correction de la date ci-dessus mentionnée, ont été depuis publiées dans plusieurs journaux importants du Canada,

Cette Chambre est d'avis que, vu la gravité des faits ci-haut relatés, les allégations contenues dans ladite déclaration solennelle et toutes les questions se rattachant à ladite entreprise de dragage, devraient être soumises à un comité de cette Chambre qui fasse enquête et dresse un rapport à ce sujet, afin que la vérité ou la fausseté desdites allégations se soit établie et afin de faire rentrer dans la caisse publique tous les deniers publics qui auraient été payés d'une façon irrégulière, relativement à ladite entreprise de dragage.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Je serai très obligé à mon honorable ami s'il veut bien me faire passer l'affidavit assermenté le 12 octobre 1908.

M. DANIEL: Je dois dire que j'ai déposé cet affidavit sur le bureau de la Chambre, comme je l'ai déclaré au début de mon discours.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai demandé à mon honorable ami de m'envoyer l'affidavit original assermenté le 12 octobre 1908. Il me fait passer maintenant non pas l'affidavit contenant la date "1907" mais la date rectifiée de "1905". Est-ce tout ce que mon honorable ami peut m'envoyer?

M. DANIEL: C'est l'affidavit original tel qu'il a été lu par l'honorable J. D. Hazen dans la ville de Saint-Jean le 12 octobre 1908.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami peut voir immédiatement qu'il est impossible que ce soit l'affidavit qui a été lu.

Quelques DEPUTES: Très bien.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

L'hon. M. PUGSLEY: Je tiens à dire, monsieur l'Orateur....

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable ministre a la parole et il a certainement le droit d'être entendu.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami (M. Daniel) doit comprendre cela. Je parle ainsi non pas pour blesser les sentiments de mon honorable ami ou pour offenser sa susceptibilité, mais comme question de fait il devrait en avoir connaissance, parce que l'honorable député dans la résolution même qu'il a lue, déclare que l'affidavit dont il a été donné lecture le 12 octobre, affirmait que j'avais reçu cet argent de M. Mayes dans l'année 1907 et qu'il a été constaté subséquemment que l'année 1907 avait été désignée par erreur. Or, sans l'affidavit que mon honorable ami m'a fait passer, l'année—je ne peux pas dire quel était le millésime auparavant—est indiquée ainsi: "15 octobre 1905". Naturellement, si c'est tout ce que possède l'honorable député, il a simplement l'affidavit rectifié quatre ou cinq mois après et deux mois après l'ouverture du Parlement; s'il m'envoie ce document comme étant l'affidavit original du 12 octobre 1908, tout ce que je puis dire c'est que mon honorable ami m'a induit volontairement en erreur, quand il a déclaré qu'il avait deux affidavit, l'un du 14 octobre 1908 et l'autre de mars 1909.

L'honorable député a fait cette déclaration à la Chambre, il a acquiescé à la question que je lui ai posée. J'ai demandé clairement à mon honorable ami s'il avait en sa possession les deux affidavit, le premier du 12 octobre 1908 et le second de mars 1909, et mon honorable ami a répondu affirmativement me laissant entendre qu'il avait l'intention de déposer l'affidavit original avec la date de 1907, sur le bureau de la Chambre.

M. DANIEL: L'honorable ministre tient dans sa main les deux affidavit.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a qu'un seul affidavit.

M. DANIEL: Le ministre tient à la main l'affidavit assermenté le 12 octobre et aussi celui du 24 mars.

L'hon. M. PUGSLEY: Il se peut, monsieur l'Orateur, que mon honorable ami ne se rende pas compte de la portée de l'affirmation qu'il fait, mais il ne m'a envoyé qu'une déclaration qui contient, c'est vrai, deux serments, mais qui n'est en réalité qu'un affidavit donnant la date de "1905". Or, ce que je croyais que mon honorable ami possédait et ce que je désirais voir déposer sur le bureau de la Chambre après avoir fait beaucoup de recherches à ce sujet—recherches que j'ai fait entreprendre par mon avocat auprès du premier ministre du Nouveau-Brunswick qui est en même temps procureur général de cette province, qui a donné lecture de ce faux affidavit dans cette assemblée publique, qui a agi ainsi, je le crois, avec l'intention de laisser croire au public qui assistait à cette assemblée et qui a fait publier largement par tout le Canada dans les journaux de la matinée qui a suivi cette assemblée, de façon à faire croire au peuple canadien, et avec l'intention de lui faire croire injustement . . .

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre, asseyez-vous!

L'hon. M. PUGSLEY: . . .que je . . .

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur, je me lève . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

L'hon. M. PUGSLEY. . . que, en ma qualité de ministre de la Couronne, comme ministre des Travaux Publics du Canada. .

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur, je soulève une question de règlement.

Quelques DEPUTES: A l'ordre, assayez-vous!

M. l'ORATEUR: L'honorable député soulève-t-il une question de règlement?

M. DANIEL: Je soulève une question de règlement. Le ministre a déclaré que M. Hazen avait lu à Saint-Jean la date de 1907 qu'il l'avait fait intentionnellement pour induire en erreur. Je dis que M. Hazen a lu la date. . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. DANIEL: Je m'y conforme.

M. l'ORATEUR: L'honorable député comprendra qu'une question de règlement peut être soulevée quand il s'agit d'une violation du règlement de la Chambre. La déclaration faite maintenant par l'honorable député ne concerne pas le règlement de la Chambre.

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur, je parle de la question de règlement suivante: J'ai déclaré hier que l'honorable M. Hazen avait lu la date de 1905.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas une question de règlement.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre, asseyez-vous!

M. l'ORATEUR: Il est impossible à l'Orateur de donner une décision sans entendre la question soulevée.

M. DANIEL: Je soulève simplement la question de règlement que le ministre n'ajoute pas foi à ma déclaration.

Plusieurs DEPUTES: Non, non.

M. DANIEL: C'est ce que j'affirme.

L'hon. M. FISHER: Le ministre n'a rien dit de semblable.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vais vous dire pourquoi je crois que cette clause dans l'affidavit. . .

M. HUGHES: A l'ordre!

M. LENNOX: Je soulève une question de règlement.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre, asseyez-vous!

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je ne permettrai pas que trois ou quatre questions de règlement soient soulevées l'une après l'autre, avant que la première soit décidée. La question de règlement soulevée par l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) n'est pas une question de règlement.

M. LENNOX: Alors, si l'Orateur a donné sa décision, je désire parler sur une question de règlement. L'honorable député (M. Daniel) a déclaré hier qu'il assistait à cette assemblée publique, qu'il était placé à 10 ou 12 pieds de l'honorable M. Hazen, qu'il a entendu la lecture de l'affidavit. . . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. LENNOX: Un instant—qu'il a entendu la lecture de l'affidavit. . . . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, ce n'est pas une question de règlement.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Je désire savoir quelle est la question de rappel au règlement.

M. LENNOX: Que l'honorable député de Saint-Jean a entendu la lecture de l'affidavit, que lorsqu'il est arrivé au passage où apparaît la date de 1907, l'honorable M. Hazen s'est arrêté et s'est retourné vers M. Mayes, qu'il l'a interrogé au sujet de la date et que M. Mayes a alors rectifié la date en écrivant "1905" et alors l'honorable député (M. Daniel) a dit que l'honorable M. Hazen avait lu l'affidavit comme portant la date de 1905 et que l'honorable député de Saint-Jean. . . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas une question de règlement.

M. LENNOX: Laissez-moi établir ma question de rappel au règlement et ensuite je m'inclinerai devant la décision de l'Orateur.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. LENNOX: Que l'honorable député de Saint-Jean a entendu la déclaration lue de cette façon à l'assemblée de Saint-Jean et qu'alors le député de Saint-Jean soulève maintenant la question de règlement en déclarant qu'il a fait cette affirmation en s'appuyant sur les renseignements personnels que la date fut lue comme étant 1905 et que le ministre des Travaux publics refuse d'accepter la déclaration de l'honorable député de Saint-Jean et qu'il est forcé, monsieur l'Orateur de l'accepter.

M. l'ORATEUR: Il n'y a pas là de question de rappel au règlement.

Plusieurs DEPUTES: Très bien! très bien!

M. L'ORATEUR: Je n'ai pas entendu le ministre des Travaux publics contredire la déclaration faite par l'honorable député (M. Daniel).

Plusieurs DEPUTES: Il l'a fait.

M. L'ORATEUR: Je ne l'ai pas entendu. L'honorable député de Saint-Jean a donné sa version de ce qui s'était passé à l'assemblée de Saint-Jean et le ministre des Travaux publics donne une version différente.

M. LENNOX: Il n'assistait pas à l'assemblée.

M. L'ORATEUR: A l'ordre; le ministre des Travaux publics a le droit de parler, il a le droit de donner son appréciation de ce qui s'est passé à l'assemblée de Saint-Jean, comme l'honorable député (M. Daniel) et il n'y a pas là violation du règlement de la Chambre.

M. CROCKET: Monsieur l'Orateur. . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! asseyez-vous!

M. CROCKET: J'ai parfaitement le droit de parler. Ai-je bien compris que votre honneur avait décidé qu'un membre de cette Chambre . . .

Plusieurs DEPUTES: Asseyez-vous!

M. CROCKET . . . qu'un membre de cette Chambre n'est pas obligé d'accepter . . .

L'hon. M. PUGSLEY: A l'ordre!

M. L'ORATEUR: L'honorable député d'York (M. Crocket) pose une question à l'Orateur.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne peut pas parler après que vous avez donné votre décision.

Quelques DEPUTES: Règlement! Asseyez-vous.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur. . . .

Quelques DEPUTES: Vous devez rester assis quand monsieur l'Orateur est debout.

L'hon. M. PUGSLEY: Alors que l'honorable député d'York donne l'exemple.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Il est impossible d'expédier les affaires de la Chambre de cette manière. Je crois que l'honorable représentant d'York a interrogé le président de la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Alors que l'honorable député (M. Crocket) reste assis pendant que monsieur l'Orateur est debout.

M. LENNOX: Et vous, asseyez-vous!

M. CROCKET: Dois-je comprendre que la décision de votre Honneur. . . .

Quelques DEPUTES: Règlement! règlement!

M. l'ORATEUR: A l'ordre. L'honorable député a le droit de poser une question au président.

M. CONMEE: Non pas sans la permission du député qui a la parole.

Quelques DEPUTES: Asseyez vous!

M. CONMEE: Monsieur l'Orateur. . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Je prie instamment la Chambre, si elle se propose d'expédier la besogne, de m'aider à faire observer le règlement. J'invite les deux honorables dé-

putés qui sont debout à reprendre leurs sièges.

Quelques DEPUTES: Asseyez-vous.

M. l'ORATEUR: Aux termes du règlement, lorsque le président se lève, tout député doit reprendre son siège.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

M. HUGHES: Que le ministre des Travaux publics. . . .

Quelques DEPUTES: Règlement!

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas eu dans l'exercice de mes fonctions une expérience aussi longue que je le désirerais, mais je prie instamment les membres, à quelque parti qu'ils appartiennent, de m'aider à faire observer le règlement, que la députation s'honore en respectant. J'espère que de part et d'autre, on va seconder mes efforts en vue de maintenir le decorum au sein de cette assemblée.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien!

L'hon. M. PUGSLEY: Maintenant, je continue.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable représentant d'York (M. Crocket) n'a pas entendu ma décision. Il se borne à demander quelle est la teneur de cette décision; je crois qu'il lui est loisible de poser une telle question.

M. CROCKET: Oui, monsieur l'Orateur, et je voudrais le faire dans les termes les plus respectueux. Je désire savoir si Votre Honneur a décidé qu'un membre de la députation n'est pas tenu d'accepter la déclaration d'un collègue faite au cours d'un débat.

M. l'ORATEUR: J'ai simplement décidé que l'honorable représentant de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Daniel) donnait, de l'incident survenu lors d'une assemblée publique dans la ville en question, une version autre que celle du ministre des Travaux publics. Si l'honorable représentant de la ville et du comté de Saint-Jean avait fait une déclaration relativement à lui-même, le ministre des Travaux publics serait certainement obligé de l'accepter. C'est le règlement de la Chambre. Mais il s'agit simplement ici de savoir ce qui s'est passé au cours d'une assemblée publique.

L'hon. M. PUGSLEY: Maintenant, monsieur l'Orateur, je tiens à vous signaler un caractère remarquable que présente cette déclaration; il vous fera trouver bien étrange la prétention de ceux qui se défendent d'avoir voulu faire croire au public que cet argent avait été reçu en l'année 1907, alors que j'étais ministre des Travaux publics. Je vois que, dans cet affidavit, qu'on prétend avoir été corrigé, c'est 1905 qui se trouve aujourd'hui inscrit, le chiffre "5" ayant été inséré à l'encre, et, à ce que je crois, par dessus le chiffre "7", qui se trouvait écrit au dactylographe. Dans l'affidavit primitif, on dit que "le 15 octobre 1907 il m'est parvenu (c'est-à-dire il est parvenu à M. Mayes) un message téléphonique de la part du Dr Pugsley, me priant d'aller le voir le lendemain, ce que je fis"; et, monsieur l'Orateur, après que l'auteur de cette déclaration eut été assermenté de nouveau, la modification de 1907 à 1905 est paraphée "W.H.H.", 24 mars 1909. Ainsi, monsieur l'Orateur, voici un affidavit, reconnu faux depuis, dont la vérité a été attestée sous serment par M. Mayes le 12 octobre 1908; c'est l'original de cet affidavit que j'ai cherché à me procurer, que mon avocat a voulu obtenir de M. Hazen, premier ministre de la province, qui en avait donné lecture, à ce qu'on m'a dit, lors de cette assemblée, en dépit de sa fausseté. Nous avons demandé la production de cet affidavit sous sa forme primitive. On l'a gardé sous clef, sans chercher à le corriger, jusqu'à la date du 24 mars 1909, date à laquelle Mayes se fait assermenter de nouveau.

Il est une autre circonstance importante que je tiens à vous signaler, ainsi qu'à l'honorable représentant de la ville et du comté de Saint-Jean, qui se dit chagrin d'avoir à saisir le Parlement de cette affaire. S'il était présent à cette assemblée, s'il connaissait la fausseté de cette date de 1907, s'il savait que la date véritable était 1905, quelles réflexions a-t-il faites le lendemain matin en lisant, dans le "Daily Standard" et autres journaux de Saint-Jean, que j'avais reçu cet argent en 1907 alors que j'étais ministre des Travaux publics. Quelles réflexions lui ont inspirées les articles de rédaction dans lesquels on m'accusait d'avoir été infidèle à mes devoirs de ministre d'Etat et d'avoir reçu des pots-de-vin d'un entrepreneur à l'emploi de mon département? Je lui demanderai . . .

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur, l'honorable ministre me permettra-t-il . .

Quelques DEPUTES: Règlement!

M. l'ORATEUR: A l'ordre!

L'hon. M. PUGSLEY: Je lui demanderai ce qu'il a fait pour détromper le public dans cette circonstance.

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. DANIEL: Le ministre des Travaux publics me demande quelles ont été mes réflexions quand j'ai lu dans tous les journaux la date de 1907. Eh bien, je me suis dit que les reporters présents avaient gravement manqué à leur devoir.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, l'honorable député était le candidat du parti conservateur dans la ville de Saint-Jean; c'est dans son intérêt que cet affida-

vit avait été lu; c'est dans son intérêt que le parti conservateur pressait sur son sein ce Gershon S. Mayes, corrupteur, de son propre aveu, c'est dans son intérêt qu'il exploitait l'amitié de cet homme. Eh bien, qu'a-t-il fait pour détromper le public, pour faire savoir aux journaux du soir que l'affidavit était erroné, et que, loin d'avoir reçu cet argent en qualité de ministre des Travaux publics, je m'étais borné à percevoir un honoraire de M. Gershon S. Mayes, qui avait été mon client deux ans auparavant, avant que je fusse membre du Parlement. Que pense-t-il de la conduite de ceux qui n'ont rien fait pour détromper le public à la suite de la lecture de cet affidavit, affidavit qui me plaçait dans une position des moins enviables aux yeux de milliers de personnes au Canada; affidavit de nature à révolter les esprits, puisqu'il y était dit qu'un ministre de la couronne, le ministre des Travaux publics, avait reçu de l'argent d'un entrepreneur en affaires avec son département, et avec qui il était tenu de ne traiter qu'au point de vue de l'intérêt public. Que pense-t-il de la conduite de M. Hazen et de sa propre conduite dans les circonstances? Depuis le soir où lecture fut donnée de cet affidavit en assemblée publique jusqu'à la date de l'élection, ni l'honorable député ni M. Hazen n'ont exprimé le moindre regret du préjudice grave qui m'avait été causé; quelles réflexions cela lui inspire-t-il? L'honorable député affirme que M. Mayes a sur-le-champ rectifié cette erreur; quand l'a-t-il fait?

M. BOYCE: Le 13 octobre 1908.

L'hon. M. PUGSLEY: Je vais le dire: il l'a fait le soir du 13 octobre, et comment l'a-t-il fait? Il m'a écrit une lettre et c'est tout ce qu'il a fait. Il ne l'a pas fait sous forme d'une lettre adressé aux journaux, et l'honorable député pas davantage.

M. BOYCE: Pourquoi l'honorable ministre ne l'a-t-il pas fait lui-même?

Quelques DEPUTES: Règlement!

L'hon. M. PUGSLEY: Dans les journaux du soir du 13 octobre, parut ma dénégation, parut ma déclaration que cet incident s'était produit non pas en 1907, mais en 1905. Elle était couchée en termes énergiques; en termes que dans d'autres circonstances on aurait pu juger excessifs. Je qualifiais l'auteur de l'affidavit d'infâme menteur, et je m'attaquais dans les termes les plus vifs imaginables à ceux qui s'étaient prévalu de ses services. Ma dénégation de l'affidavit, ma dénonciation de cet homme parut dans les journaux du soir du 13 octobre; et c'est alors, et pas avant, que M. Mayes m'écrivit une lettre déclarant qu'il avait relevé dans les journaux du soir mon affirmation et exprimant son regret de ce qu'on avait indiqué la date de 1907 au lieu de 1905; enfin, expliquant que cette erreur de date était imputable à l'exécutant.

Ne vous semble-t-il pas étrange que cette erreur de l'exécutant ait été cause que les reporters des journaux aient commis la même erreur regrettable? Ces reporters n'actionnaient pas une machine à écrire et avaient dû consigner les paroles prononcées à l'assemblée publique; il est donc très singulier qu'ils aient répété cette erreur. On a expliqué par la suite que c'était une erreur typographique; mais n'est-il pas singulier que tous les journaux conservateurs de l'Atlantique au Pacifique aient commis la même erreur de case?

J'ai une autre raison de reprocher aux inspirateurs de cet affidavit d'avoir tenté de propos délibéré de faire croire au public que j'avais reçu ces sommes en 1907, alors que j'étais ministre des Travaux publics. J'en trouve une preuve évidente dans les termes mêmes du paragraphe, indépendamment de la date; et je le signale comme entièrement faux et préparé dans le but de faire croire au public que je m'étais rendu coupable d'actes de corruption en qualité de ministre d'Etat.

Voici ce que dit ce paragraphe:

> Il (M. Pugsley) dit: Voyez, M. Mayes, ce sera une excellente affaire d'avoir quelqu'un pour surveiller vos intérêts pendant qu'il sera à Ottawa où il y a toujours quelque chose à faire.

Qu'est-ce que cela voulait dire? Cela voulait dire que j'étais alors député à Ottawa et que me rendant à Ottawa, je serais en état de rendre des services à M. Mayes; tout cela fut mis ensemble et ramené à la date du mois d'octobre, 1907, et pour moi, il est difficile, il est impossible de croire que la chose n'a pas été faite intentionnellement dans ce but. Dans le cas d'une simple erreur, il serait étrange que la date eut été avancée de deux ans. Ne trouve-t-on pas étrange qu'à une date à laquelle j'étais l'avocat de M. Mayes est parfaitement autorisé à recevoir de l'argent de lui, on ait substitué une date à laquelle j'étais membre du Parlement et ministre de la couronne, alors que c'eut été un acte criminel de ma part de recevoir de l'argent d'un entrepreneur? Cela aurait suffi pour me faire disparaître de la vie publique.

Ne trouve-t-on pas étrange qu'une pareille erreur ait pu se produire et qu'on l'attribue au clavigraphiste dans un cas, et au typographe dans l'autre? D'ailleurs, je déclare ici même que cette déclaration est absolument fausse et que je n'ai jamais rien dit de semblable à M. Mayes.

J'ajouterai que pendant nombre d'années j'ai été l'avocat de M. Mayes dans des procès importants et qu'il me devait des sommes considérables. Il est vrai que je lui ai rendu certains services dans cette affaire et que je lui ai demandé de l'argent

en paiement de mes services comme avocat; il est vrai que j'ai accepté son billet qu'il a ensuite payé.

Mais je demande à mes honorables collègues si en agissant ainsi je faisais une chose qu'on puisse me reprocher aujourd'hui ou qui me rende indigne de la position que j'occupe.

En 1905, quand je n'étais pas membre du Parlement, quand j'étais depuis des années l'avocat de M. Mayes, qu'est-ce qui s'opposait à ce que j'acceptasse son billet pour la somme de $2,000 en paiement de mes services professionnels?

Dans l'affidavit de M. Mayes, il y a une autre déclaration également fausse et sans fondement; c'est quand il dit que dans une certaine occasion j'ai refusé de le payer à moins qu'il ne réglât avec M. McAvity. Je répudie cette déclaration comme absolument fausse. Il est également faux que j'aie refusé de payer certaines sommes à M. Mayes, sous prétexte que cet argent m'était dû. Cette prétention est absolument contraire à la vérité, et voici ce qui s'est passé: Durant l'été de 1908, j'ai reçu de M. McAvity un télégramme dans lequel il me disait qu'il avait des intérêts dans l'entreprise concédée à M. Mayes et me demandait si le paiement pouvait être retardé jusqu'à ce que le différeud entre eux fût réglé. Je ne connaissais rien des relations existantes entre MM. Mayes et McAvity. Je ne savais pas s'ils étaient associés à parts égales, ou autrement; j'ignorais tout de leurs conventions, mais, à la réception de ce télégramme, je compris qu'ils avaient des intérêts communs dans l'affaire. J'écrivis à M. Mayes pour lui dire que M. McAvity prétendait avoir des intérêts dans l'entreprise et me demandait de retarder le paiement jusqu'à ce que le différend entre eux fut réglé. Il n'est pas rare que le département agisse ainsi. Il arrive assez souvent qu'un différend surgisse entre associés et que l'un d'eux demande au département de retarder le paiement jusqu'à ce que l'affaire soit réglé.

L'hon. M. FOSTER: Etaient-ils associés?

L'hon. M. PUGSLEY: Je l'ignore, mais je le suppose. Dans la déclaration dont mon honorable ami a donné lecture, M. Mayes dit qu'il a demandé à M. McAvity de mettre $20,000 ou $30,000 dans l'entreprise. Je suppose qu'ils étaient associés, mais j'ignorais tout de leurs conventions, n'en ayant été instruit par ni l'un ni l'autre et c'était une affaire qui ne me concernait pas.

Il est vrai que le 22 août, M. Mayes m'écrivait la lettre citée par mon honorable ami et pour que la Chambre soit en état de juger si je retenais injustement l'argent de M. Mayes, pour rendre service à une autre partie, je demande la permission de donner lecture de la lettre que j'adressais à M, Mayes, deux jours après:

M. G. S. Mayes,
Saint-Jean.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 22 courant, et en réponse je vous rappellerai que lorsque je vous ai fait savoir que M. McAvity m'avait informé qu'il avait des intérêts dans les sommes qui vous sont dues par mon département, et m'avait prié de ne pas vous payer avant que le différend fut réglé, vous avez reconnu qu'il lui était dû une certaine somme, que vous vous disiez disposé à lui payer, pourvu que je m'engageasse à admettre une réclamation additionnelle que vous aviez l'intention de faire valoir et que je prisse l'engagement d'acheter votre drague. Vous n'avez pas eu l'air de vous rendre compte de l'inconvenance d'une semblable proposition, malgré ce que je vous en ai dit.

Vu que, dans votre lettre, vous niez toute dette envers M. McAvity, je n'entends pas intervenir dans le différend et je donnerai des instructions pour que le comptable du département vous paie les sommes qui vous sont dues. Si vous avez d'autres réclamations contre le département, elles seront traitées selon leur mérite. Que vous soyez endetté envers M. McAvity, ou qu'il le soit envers vous, qu'il y ait un procès entre vous ou qu'il n'y en ait pas, tout cela m'est parfaitement indifférent.

Maintenant, monsieur l'Orateur, permettez-moi de vous demander, ainsi qu'à tous les membres de cette Chambre, si sous l'administration de M. Hyman ou sous la mienne, M. Mayes ou M. McAvity ont reçu du département la moindre faveur qu'un entrepreneur ordinaire n'aurait pas le droit de recevoir.

En réalité, c'est du contraire qu'il se plaint. Je suppose même que c'est ce qui l'a conduit d'étape en étape. Il a commencé par me demander d'acheter sa drague, ensuite il a voulu me faire admettre des réclamations contre de département; quand il a constaté qu'il ne pouvait pas réussir, il a passé aux menaces; il s'imaginait que quelques-uns de nos amis auraient peur des révélations dont il nous menaçait; et finalement il donna cet affidavit dans l'espoir de me faire du tort ainsi qu'au parti libéral.

Du commencement à la fin M. Mayes n'a cessé de demander des faveurs au département. A mon arrivée au ministère il voulut faire porter à 90 cents par verge cube, l'entreprise qu'il aurait été disposé, dit-il, à exécuter pour 50 cents; il prétendait que le travail valait réellement 90 cents; il demanda ensuite une allocation de $19.60, au lieu de $8.60 pour l'enlèvement des galets.

Dans le dossier qui a été dépassé sur le bureau de la Chambre on trouvera des lettres et des télégrammes de M. Mayes, et j'ai en ma possession des lettres et des télégrammes de M. McAvity, dans lesquelles, il demande des faveurs.

Qu'on lise toute cette correspondance, ligne par ligne, du commencement à la fin, et on n'y trouvera rien indiquant que j'ai traité M. Mayes ou M. McAvity comme ayant le moindre titre à mon amitié ou à mes complaisances; ou constatera au contraire qu'en toute circonstance j'ai rempli mon devoir de ministre, que j'ai exigé de M. Mayes l'accomplissement rigoureux de ses obligations envers le département des Travaux publics. C'est assurément un détail qui a son importance quand la Chambre est appelée à décider s'il doit y avoir une enquête ou non.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) a du lire avec une scrupuleuse attention toute la correspondance qui a été déposée et s'il a trouvé dans ces documents, une seule phrase, un seul mot dont il puisse s'autoriser pour porter une accusation contre moi, à titre de ministre des Travaux publics, je l'invite, en sa qualité de député, à porter cette accusation.

Je possède une certaine expérience parlementaire et je me permettrai de dire à mon honorable ami que c'était la seule conduite convenable et courageuse à tenir. Je lui dirai aussi, qu'à mon avis il n'est ni courageux, ni honorable, ni digne d'un homme public de chercher à ruiner la réputation d'un adversaire par de simples insinuations quand on n'est pas disposé à prendre la responsabilité de porter des accusations précises dont le Parlement pourra s'enquérir.

M. DANIEL: Bien que je sois disposé à donner beaucoup de latitude à l'honorable ministre des Travaux publics, je crois qu'il outrepasse les bornes quand il m'accuse d'avoir tenu une conduite sans courage et déshonorante. Je lui demande de retirer ces paroles.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas entendu le mot " déshonorante ".

M. DANIEL: Je demande au ministre s'il ne s'est pas servi de cette expression. Il parlait de. . . .

M. l'ORATEUR: L'honorable député insiste-t-il pour que le mot soit retiré?

L'hon. M. PUGSLEY: Je m'efforçais de définir en termes non équivoques, en quoi. ..

Quelques DEPUTES: Rétractez-vous.

L'hon. M. PUGSLEY: . . . en quoi consiste le devoir d'un membre de cette Chambre. Il m'est tout à fait impossible de retirer ces paroles. . .

Quelques DEPUTES: Oh, oh, rétractez-vous.

L'hon. M. PUGSLEY: . . . car je ne faisais que poser une règle à laquelle tout membre de cette Chambre doit se conformer.

M. DANIEL: J'en appelle au règlement. Je demande au ministre des Travaux publics de retirer ces paroles. S'il ne les retire pas, je demanderai le même privilège. Et si c'est là la règle de ce Parlement. . .

M. l'ORATEUR: Je considère que les mots " sans courage " et " déshonorante " s'ils ont été employés, ne sont pas parlementaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas prononcé les mots " sans courage " et " déshonorante". Ce que j'ai dit. . .

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Il est impossible qu'un député se fasse entendre au milieu de semblables interruptions.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que j'ai voulu dire et ce que je suis convaincu avoir dit...

Quelques DEPUTES: Rétractez-vous.

M. l'ORATEUR: A l'ordre. Cette conduite n'est pas convenable.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que je suis convaincu d'avoir dit, c'est que la conduite courageuse et honorable à tenir, au lieu de faire des insinuations, serait de porter une accusation directe dont le Parlement pourrait s'enquérir. Ce sont des expressions qu'il est impossible de retirer.

M. DANIEL: Je soulève la question de règlement.

Des VOIX: A l'ordre! Asseyez-vous.

M. DANIEL: Le ministre prétend que j'ai fait des insinuations portant atteinte à sa réputation; or, je n'ai rien insinué et je lui demande de se rétracter.

M. l'ORATEUR: Je considère que sur ce point le ministre (M. Pugsley) peut s'en tenir à la parole que lui donne l'honorable député (M. Daniel) qu'il n'a fait aucune insinuation.

L'hon. M. PUGSLEY: Je. . . .

Des VOIX: Rétractez-vous!

Des VOIX: Laissez-le s'expliquer.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Tant qu'on l'interrompra ainsi, le ministre ne pourra pas s'expliquer. Je veux simplement que l'on observe le règlement, sachant que tel est le désire de la Chambre. Inutile de poser une question à un collègue si on doit l'interrompre dès qu'il commence à y répondre. Comment peut-il parler quand l'ordre ne règne pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Puisque l'honorable député (M. Daniel) déclare n'avoir rien insinué contre moi, je m'en tiens à sa parole.

M. DANIEL: Comme tous les membres de la Chambre, le ministre (M. Pugsley) sait fort bien que je n'ai jamais fait la

moindre insinuation; chacun sait que les insinuations qui visent le ministre ont été formulées sous la foi du serment par M. Gershon S. Mayes.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans ce cas, mon honorable ami prétend n'avoir rien insinué contre moi?

M. DANIEL: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'a certainement pas porté d'accusation contre moi, mais il a donné à entendre au premier ministre, en termes non équivoques qu'il devrait accepter ma démission de ministre de la couronne. (Applaudissements et protestations.)

M. HUGHES: Monsieur l'Orateur . . (Protestations.) M. l'Orateur—je vais crier assez fort pour que vous m'entendiez.

M. l'ORATEUR: A l'ordre! Je n'entends pas qu'on parle sur ce ton-là au président de la Chambre.

M. HUGHES: Monsieur l'Orateur . . .

M. l'ORATEUR: Nul n'a droit de me faire la leçon. A l'ordre!

M. HUGHES: Si les ministériels gardaient le silence, on pourrait se faire entendre. Vous avez dit, monsieur l'Orateur, que le ministre des Travaux publics devait retirer certaine parole, et il n'en a rien fait. M . . .

M. l'ORATEUR: Il l'a retirée. Il me semble que le ministre s'est rétracté.

M. HUGHES: Nous prenons la parole de l'Orateur que le ministre s'est rétracté.

L'hon. M. PUGSLEY: Et cependant, l'honnorable député (M. Daniel) prétend n'avoir rien insinué contre moi. Je l'invite à venir nous dire, quand la nuit lui aura donné le temps d'y réfléchir, s'il n'a rien insinué en conseillant au premier ministre de provoquer ma démission. Je l'invite à nous dire, quand il y aura réfléchi, quel objet il avait en vue en évoquant le cas de l'honorable collègue qui représente si dignement le comté de Westmoreland, quel était son but en signalant ce cas et en indiquant le devoir du premier ministre dans la circonstance.

Pour la gouverne du représentant de Saint-Jean, j'exposerai encore une fois la règle bien connue: quand un député considère qu'un ministre s'est rendu coupable de quelque méfait et qu'il désire faire scruter ses actes, les convenances et les usages parlementaires ne lui laissent d'autre alternative, s'il est un homme de cœur, que d'avoir le courage de formuler son accusation devant la Chambre et d'assumer la responsabilité d'en prouver le bien-fondé. Voilà l'attitude loyale qu'il convient de prendre à l'égard d'un ministre, et quand l'honorable député y aura réfléchi, il s'apercevra, j'en suis sûr, que c'est celle-là qu'il aurait dû prendre.

Je veux maintenant signaler d'autres allégations fausses de l'affidavit ou déclaration dont mon honorable ami a donné lecture. M. Mayes, y est-il dit, fut informé qu'il était le seul soumissionnaire dans les deux cas; or, en assumant la paternité de cette déclaration, en s'en rendant responsable. . .

M. DANIEL: Que le ministre me permette de le reprendre; je ne suis pas l'auteur de l'affidavit.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis bien sûr que l'honorable député n'en est pas le beau-père.

M. NORTHRUP: Il le tient peut-être de l'auteur même.

L'hon. M. PUGSLEY: Peut-être. Quoi qu'il en soit, en donnant lecture à la Chambre d'une telle déclaration, mon honorable ami assume une certaine responsabilité, une responsabilité assez lourde. On ne devrait pas permettre aux gens de faire à la légère des déclarations dont il doit ensuite être donné lecture à la Chambre dans le but de porter atteinte à la réputation de particuliers ou de membres du Parlement. Aussi, quand un député donne lecture à la Chambre d'une déclaration et invite le Parlement à prendre des mesures en conséquence, son attitude doit-elle constituer une garantie qu'il s'est donné la peine de s'enquérir du bien-fondé des allégations de l'affidavit. Or, qu'est-ce que l'honorable député a fait? Il a commencé par donner lecture d'une déclaration que l'on savait contenir une fausseté énorme au moment où il en fut donné communication à une réunion publique, déclaration qui a continué de renfermer cette fausseté jusqu'au 24 mars de cette année, et que ni M. Hazen ni personne ne pouvait modifier si ce n'est M. Mayes lui-même en se présentant chez le notaire devant qui il l'avait faite, et en l'y corrigeant sous la foi d'un nouveau serment. Il a donné lecture ici d'une déclaration portant que dans l'un et l'autre cas, M. Mayes était le seul soumissionnaire. Cependant, le document que nous avons déposé sur le bureau de la Chambre en réponse à une question de l'honorable député de Simcoe-sud démontre —mon honorable ami devrait le savoir— que M. Mayes ne fut pas seul à soumissionner, mais que dans les deux cas il y eut deux soumissionnaires et que la soumission de M. Mayes était la plus basse. Que penser d'une telle attitude? L'honorable député la juge-t-il honorable et loyale?

M. DANIEL: Je vais dire ce que j'en pense. Je prie le ministre de se rappeler

ce que la déclaration porte à ce sujet: M. Mayes dit qu'on lui a appris cela plusieurs mois plus tard. (Protestations.)

Protestez tant qu'il vous plaira; je répète ce que je viens de lire dans la déclaration et que devraient se rappeler tous ceux qui m'écoutent en ce moment. Il ne dit pas qu'il était le seul soumissionnaire, mais qu'on lui a appris plusieurs mois plus tard qu'il avait été seul à soumissionner.

L'hon. M. PUGSLEY: N'était l'information que le ministère a fourni à la Chambre, pourrait-on supposer un seul instant que M. Mayes n'était pas le seul soumissionnaire? Que pourrait-on supposer si ce n'est qu'il a cherché à faire croire qu'il n'y eut pas d'autres soumissions que la sienne, qu'il s'était fait adjuger l'entreprise au prix fixé par lui-même, et que M. Hyman, alors ministre des Travaux publics, avait consenti à cette adjudicaton sans avoir aucune autre soumission qu'il pût comparer à la sienne?

Certes, l'attitude que l'honorable député a prise en donnant lecture de cette déclaration ne s'accorde pas avec la vérité des faits. Dans son affidavit, M. Mayes donne à entendre qu'il n'y eut pas d'autre soumissionnaire dans les deux cas, et que c'était là chose arrangée entre lui et le ministre des Travaux publics. Les faits sont tout autres: en effet, dès le début de l'été de 1905, il y avait appel de soumissions, et le cahier des charges portait comme condition que le soumissionnaire fût propriétaire d'un dragueur enrégistré au Canada à ce moment-là. On reçut deux soumissions: celle de M. Mayes, à 49 cents la verge cube de matière ordinaire, et celle de MM. J. Haney et Roger Miller, de Toronto, qui étaient prêts à remplir la condition et à exécuter le dragage à raison de $3.50 la verge cube de matière classée dans la première catégorie, et de $1.25 la verge cube de matière de la deuxième catégorie.

Ainsi, des hommes d'expérience, MM. Haney et Miller, de Toronto, offraient de faire ces travaux à raison de $1.25 la verge cube de matière ordinaire. Si le ministre des Travaux publics l'avait voulu, il aurait pu renoncer à la condition relative aux dragueurs et adjuger l'entreprise à M. Mayes dont la soumission était beaucoup plus basse que l'autre; mais il se serait fait une fausse conception de son devoir de ministre puisque l'appel de soumissions portait une condition dont l'effet fut que des deux soumissionnaires, un seul était en mesure de se conformer au cahier des charges, et le prix qu'il demandait était beaucoup plus élevé que celui que le ministre des Travaux publics jugeait convenable de payer. Fit-il bien de demander de nouvelles soumissions? Je suis d'avis qu'il eut raison. Constatant que la seule maison en mesure d'exécuter les travaux et possédant un dragueur enregistré au Canada, soumissionnait à un prix qui lui semblait excessif, à un prix que, dans l'intérêt public, il ne croyait pas devoir payer, il fit un nouvel appel de soumissions. A mon sens, c'est là ce que lui dictait son devoir.

Ni l'affidavit ni les allégations que l'honorable député a faites devant la Chambre ne révèlent quoi que ce soit de répréhensible dans la conduite du ministre des Travaux publics ou de ses fonctionnaires à venir jusqu'au nouvel appel de soumissions. Il demanda donc de nouvelles soumissions et cette fois encore, il n'est pas vrai que M. Mayes fut le seul soumissionnaire, ainsi qu'il le donne à entendre. MM. Haney et Miller, de Toronto, soumissionnèrent de nouveau; M. Mayes aussi, et cette fois, il réduisit le chiffre de sa soumission à l'égard de la matière de la première catégorie.

Cette déclaration sous serment laisse supposer qu'il n'a pas fait autre chose que d'augmenter le chiffre de sa soumission ; mais, en réalité, il l'a diminué quant à certaines matières, les gros galets, dont il était censé y avoir de grandes quantités dans le port de Saint-Jean, ainsi qu'on l'a constaté plus tard. Quant à l'enlèvement de ces matières, il a abaissé le prix de sa soumission de $8.90 à $8.60 par verge cube, et il a augmenté de 6 cents le prix qu'il exigeait pour les autres déblais, le portant à 55 cents par verge cube. Quant à certaines matières, les gros galets, il a diminué de 30 cents le chiffre de sa soumission et, quant aux autres, il l'a augmenté de 6 cents, et c'est cette offre qu'il a envoyée au département.

La déclaration sous serment citée par l'honorable député et les dossiers du département établissent péremptoirement que cette soumission et celle de MM. Haney et Miller, de Toronto, ont été envoyées régulièrement, en conformité du règlement adopté par le département. Lors du dépouillement des soumissions, on constata que MM. Haney et Miller demandaient $3.75 par verge cube, pour l'enlèvement des matières de la 1re catégorie et $1, par verge cube, pour l'enlèvement des matières de la 2e catégorie. Il y avait donc un écart de 45 cents par verge cube entre l'offre de M. Mayes et celle de MM. Haney et Miller.

En présence des dossiers du département et étant donné l'existence de ces deux soumissions-là, je me demande quelle excuse l'honorable député peut invoquer pour se disculper d'avoir lu devant la Chambre une déclaration qui laisserait croire à la députation et aux habitants du pays que, la deuxième fois, il n'y a pas eu d'autre soumission que celle de M. Gershon S. Mayes.

M. SPROULE : Le cahier des charges était-il le même chaque fois que des avis d'adjudication ont été publiés ?

L'hon. M. PUGSLEY: Dans les deux cas, les soumissions étaient semblables, si ce n'est qu'aux premiers jours du printemps, l'avis d'adjudication stipulait que le soumissionnaire devait posséder un dragueur immatriculé au Canada, et qu'au mois de

septembre, cette condition avait été omise. Sous tous les autres rapports, les soumissions étaient semblables. En imposant cette condition, on ne pouvait pas obtenir d'offres, ainsi que l'avait démontré la soumission de MM. Haney et Miller; mais afin de soutenir la concurrence après la suppression de cette condition, ces derniers, qui sont des entrepreneurs d'expérience, demandèrent $1.05 par verge tandis que M. Mayes soumissionnait les travaux à 55 cents par verge.

Quel était le devoir du ministre des Travaux publics? Il avait publié dans les journaux de nouveaux avis d'adjudication qui devaient tomber sous les yeux des entrepreneurs. Il reçut deux offres; l'une, de la part d'une maison d'expérience, à $1 pour l'enlèvement des matières ordinaires, et l'autre à 55 cents pour le même travail. Que devait faire le ministre? Ne devait-il pas accepter la plus basse soumission? L'honorable député dira peut-être que le ministre des Travaux publics, ayant publié des nouveaux avis d'adjudication, était tenu d'aller trouver M. Mayes et de lui dire: "Comment! vous avez auparavant fait une offre de 49 cents; quoique maintenant, après un avis public, votre soumission soit la plus basse et que vous exigiez 45 cents, par verge cube, de moins que le soumissionnaire suivant, une société d'entrepreneurs d'expérience, je ne vous adjugerai par l'entreprise au prix que vous demandez; vous devez accepter le plus bas chiffre".

Le ministre des Travaux publics était-il tenu d'agir ainsi? Ne perdez pas de vue que, dans cette bizarre déclaration préparée et lue dans des circonstances étranges, à la veille d'une élection générale, lorsqu'on désirait dévoiler tout ce qui était préjudiciable au département afin de nuire au parti libéral, M. Mayes n'ose pas insinuer nulle part que M. Hyman savait que M. Mayes était prêt à soumissionner l'entreprise à raison de 55 cents par verge cube. Il n'ose pas non plus dire qu'il a laissé entendre à M. Hyman qu'il accepterait moins de 55 cents par verge cube. Il se contente de dire qu'il est allé trouver M. Hyman et lui a demandé s'il pourrait obtenir cette grande quantité de dragage parce que, disait-il, il achèterait aux Etats-Unis un dragueur qui coûterait fort cher et il désirait avoir la certitude de se faire adjuger une entreprise importante, désir assez légitime.

Que répondit M. Hyman, d'après le propre témoignage de M. Mayes? M. Hyman lui dit aussitôt: Cette quantité de dragage vous sera adjugée, si vous êtes le plus bas soumissionnaire. Voilà tout. Son offre étant la plus basse, il devint adjudicataire des travaux au prix de 55 cents par verge cube qu'il avait demandé.

Pour décider s'il faut adopter le projet de résolution et accorder un comité d'enquête, il importe de constater si dans toute cette affaire, du commencement à la fin, il y a eu quelque chose de repréhensible dans la conduite du ministre des Travaux publics, soit de la part de mon prédécesseur, soit de ma part depuis que je dirige le département.

En ce qui concerne M. Hyman, je déclare qu'il n'y a pas l'ombre d'une preuve, pas même un soupçon, qu'il ait commis le moindre manquement dans l'accomplissement des devoirs qu'il avait prêté serment de remplir. Que demande l'honorable député? Il voudrait que, sans la moindre preuve, sans aucune accusation, sans même une insinuation, la Chambre nommât un comité qui aurait mission de s'enquérir si M. Hyman s'est acquitté de ses devoirs de ministre des Travaux publics. M. Hyman n'est pas présent pour se défendre, mais en qualité de membre de la Chambre, je regretterais de prêter la main à la nomination d'un comité d'enquête sur la conduite d'un ancien ministre de la couronne qui ne fait plus partie du Parlement, lorsqu'un député n'a pas osé faire la moindre insinuation.

M. LENNOX: Que dites-vous de la conduite du ministre actuel?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami entendra parler en temps et lieu du ministre actuel. Je m'occupe maintenant de l'ancien ministre car, lorsqu'on demande la nomination d'enquête sur l'adjudication de cette entreprise de dragage, il ne s'agit pas d'examiner des accusations portées contre moi, mais de scruter la conduite de quelqu'un qui remplissait autrefois le poste que j'occupe, de s'enquérir des actes de M. Hyman pendant qu'il était ministre des Travaux publics. Je prie ceux qui l'ont connu dans ce temps-là, ceux qui savent avec quel scrupule il s'acquittait de ses fonctions de ministre, de dire si l'on ne devrait pas porter une accusation ou fournir des preuves avant de demander la nomination d'un comité d'enquête sur sa conduite en tant que ministre dans l'adjudication de cette entreprise.

Je le répète, M. Mayes ne prétend pas qu'il ait eu des rapports blâmables avec M. Hyman ou que M. McAvity en ait eu. Lorsque toute la preuve penche du même côté, ainsi que je l'ai dit, et qu'il est établi que, selon l'usage, des soumissions ont été demandées par la voie des journaux, que des offres ont été reçues de la manière ordinaire et que l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire, il me semble que rien ne permet de supposer que M. Hyman ne s'est pas conduit d'un façon absolument convenable et de manière à servir le public dans l'adjudication de cette entreprise.

L'honorable député insinue-t-il que MM. McAvity et Mayes ont appris quelle était la soumission de MM. Haney et Miller? Le laisse-t-il entendre?

M. DANIEL: Mais non, aucunement.

L'hon. M. PUGSLEY: Aucunement; c'est fort bien. L'honorable député n'insinue même pas cela.

M. DANIEL: Il n'y a même pas de raison de le soupçonner.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien; je suis bien aise d'entendre l'honorable député faire cet aveu. A quoi donc se résume la question? A ceci: Mon honorable ami avoue qu'il n'y a pas eu connivence entre MM. McAvity et Mayes et le ministre.

M. DANIEL: Je n'avoue rien de plus que ce que j'ai déclaré.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami doit admettre que MM. McAvity et Mayes n'ont pas connu le chiffre de la soumission suivante et que, partant, ils ont fait une offre de 55 cents par verge cube et couru le risque d'être les plus bas soumissionnaires.

Le fait même qu'il y avait un écart de 45 cents par verge cube entre leur soumission, qui était la plus basse, et celle de MM. Haney et Miller, qui était la suivante, est la meilleure preuve qu'il n'y avait pas de connivence. De plus, M. Mayes a diminué de 30 cents par verge cube le prix qu'il avait demandé tout d'abord pour l'enlèvement des galets, et MM. Haney et Miller ont aussi modifié leur offre relativement aux galets ainsi qu'aux déblais ordinaires.

Tout ce qui a trait à l'adjudication des travaux dans les cartons du ministère et toutes les déclarations de M. Mayes tendent a établir que la conduite du ministre et des fonctionnaires du département a été absolument régulière et irréprochable. Pourtant, dans ces circonstances, on nous demande d'examiner la conduite d'un ancien ministre de la couronne relativement à l'adjudication à M. Mayes d'une entreprise qu'il a régulièrement obtenue.

Qu'on me permette de dire ceci à l'honorable député, en ma qualité d'avocat ayant acquis beaucoup d'expérience—j'ai lu cette question dans les journaux: Pourquoi la Couronne ne poursuit-elle pas M. McAvity? Je déclare que, si la Couronne pouvait intenter un procès à quelqu'un, ce ne serait pas à M. McAvity, mais à M. Gershon S. Mayes, l'ami de cœur du représentant de Saint-Jean.

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur, je dirai. . .

Quelques VOIX: Taisez-vous!

L'hon. M. PUGSLEY: Car c'est à M. Gershon S. Mayes que la somme a été payée. La Couronne n'a pas traité avec M. George McAvity, elle ne lui a rien payé et elle n'a contre lui aucun recours, ni aucune réclamation d'aucune sorte.

M. WM PUGSLEY.

L'honorable député (M. Daniel) désire que cette enquête ait lieu afin de s'assurer si la Couronne a une réclamation. Qu'il me permette de lui dire que, s'il est vrai, comme il l'affirme, que MM. Mayes et McAvity ne savaient pas quel était le chiffre de la soumission suivante; s'il est vrai, ainsi qu'il ressort des dépositions et des renseignements que nous possédons, qu'il n'y a pas eu de collusion entre MM. McAvity et Mayes et le ministre, et que nulle irrégularité n'a entaché l'adjudication de l'entreprise; qu'il me permette, dis-je, de lui déclarer que la Couronne ne peut pas avoir de recours contre M. Gershon S. Mayes. La connivence entre eux pourrait seule, donner lieu à un recours.

Supposons qu'il se trouve deux personnes disposées à soumissionner pour exécuter un travail dépendant d'un ministère quelconque, et que l'un d'eux dise à son associé: "Maintenant que je suis en mesure d'entreprendre ce travail, je crois pouvoir le faire à de telles conditions", et que l'autre réponde: "Non, nous pouvons obtenir davantage; je ne pense pas qu'il y ait personne en ce pays qui consentît à le faire pour le prix auquel vous avez l'intention de soumissionner et nous ne courons aucun danger à demander davantage. Supposons que ces deux associés soumissionnent dans ces conditions, que sur l'avis des fonctionnaires du ministère, cette adjudication soit faite régulièrement et que la Couronne découvre plus tard que l'un des associés qui aurait pu entreprendre ce travail, était disposé à le faire pour un prix moins élevé que celui de l'adjudication, la Couronne aurait-elle le droit de poursuivre les associés et d'exiger qu'ils remboursent l'argent que l'on aurait pu épargner? Or, la collusion exceptée, c'est exactement le cas dont il s'agit. Mon honorable ami (M. Daniel) dit que M. George McAvity est devenu intéressé dans ce contrat avec M. Gershon S. Mayes et que, sans ledit M. George McAvity, M. Mayes aurait soumissionner pour un prix moins élevé. Mais M. Mayes n'a point soumissionner pour un prix moins élevé, et il n'a point dit au ministre qu'il était disposé à le faire.

M. DANIEL: Il avait soumissionné et n'avait pu obtenir l'adjudication.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami aurait pu se dispenser de parler de cela, car là n'est pas la question. Il avait soumissionné quelques mois auparavant.

M. DANIEL: Exactement, pour le même travail.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agissait alors d'une autre demande de soumission; à ce moment-là il ne possédait pas de drague et l'entreprise ne pouvait lui être adjugée, et, dans l'opinion du ministre, il aurait pu changer mille fois d'idée entre juin et septembre.

Il aurait pu constater dans l'intérime que le travail était plus difficile qu'il ne l'avait supposé et le ministre n'en aurait rien su. Voici ou j'en veux venir: Sa soumission ayant été faite régulièrement en réponse à une demande publique de soumissions, cette demande ayant été acceptée de bonne foi par le ministre, je n'ai pas besoin de savoir combien il peut avoir payé à M. George McAvity, la Couronne n'a pas un dollar à réclamer à M. Gershon S. Mayes de l'argent payé en rapport avec ce contrat. Et mon honorable ami fera bien de se convaincre enfin une fois pour toute, que le seul cas où la Couronne pourrait avoir recours contre M. McAvity ou M. Hayes, c'est qu'il y eût eu collusion entre eux et le ministère, qu'il y ait eu fraude de la part de l'ex-ministre des Travaux publics, qu'il ait conspiré avec ces gens pour leur aider à obtenir l'adjudication, violant ainsi ses devoirs envers le public et agissant contre l'intérêt public. Voilà la seule raison sur laquelle on puisse se baser pour établir une réclamation; et si mon honorable ami (M. Daniel) veut que l'on nomme un comité, et s'il veut savoir si l'on peut, oui ou non, faire rembourser cet argent, qu'il ait le courage de dire que l'honorable Charles S. Hyman, pendant qu'il était membre de cette Chambre, et ministre des Travaux publics, s'est rendu coupable d'un acte frauduleux et qu'il a prêté la main à ce que cet argent ait été enlevé au trésor public.

M. DANIEL : Le ministre veut-il me permettre une question?

Quelques hon. DEPUTES : Asseyez-vous.

M. DANIEL : Si j'enfreins le règlement je veux bien m'asseoir.

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne m'oppose point à ce que l'honorable député fasse sa question.

M. DANIEL : Le ministre voudrait-il déclarer si, selon lui, cette convention entre M. McAvity et M. Mayes était légale?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne refuserais point de dire à l'honorable député mon opinion sur ce point s'il en était question devant cette Chambre, mais cela regarde M. McAvity et M. Mayes.

M. DANIEL: Et le ministre aussi.

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis dire à mon honorable ami, et sans exiger de lui aucun honoraire pour cette opinion. . .

M. DANIEL: C'est une chose peu ordinaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis dire à mon honorable ami que j'ai appris que M. Mayes a poursuivi M. McAvity, et voici pourquoi: c'est que M. McAvity n'a obtenu aucune faveur du ministère des Travaux publics.

Quelques hon. DEPUTES: Ecoutez, écoutez!

M. DANIEL: Si le ministre veut bien me permettre, je dirai. . .

Quelques hon. DEPUTES: Asseyez-vous.

M. DANIEL: J'y vois là une bonne raison de poursuite, car cela indique qu'il était entendu, au moment où la convention fut passée entre les deux associés, que M. McAvity obtiendrait certaines faveurs.

L'hon. M. PUGSLEY: Et mon honorable ami (M. Daniel) vient de lire à cette Chambre une lettre et il en a présentement assumé la paternité, dans laquelle M. Gershon S. Mayes se plaint que M. George McAvity n'ait point réussi à obtenir des faveurs du ministère des Travaux publics. Et voilà la base de ces accusations que l'on portait quelques jours seulement avant les élections, presque en même temps où on lisait cet affidavit; et permettez-moi de déclarer, monsieur l'Orateur, que les gens de Saint-Jean en ont fait le cas qu'elles méritent, et de plus, monsieur l'Orateur, que toute la province du Nouveau-Brunswick les a payées comme elles le méritent. Bien que nous eussions dans cette province une belle cause à défendre et bien que nous eussions d'excellents candidats dans chacun des comtés de la province, je n'en suis pas moins porté à croire qu'une certaine partie du succès que nous avons remporté dans cette campagne est dû aux tactiques déloyales de nos adversaires, à leur détermination de plus en plus claire de jour en jour et de semaine en semaine, de recourir à toutes sortes de calomnies, de ne reculer devant rien pour s'assurer le succès, couronnant leurs manœuvres déloyales en faisant lire ce faux affidavit par le premier ministre de la province à la grande assemblée des conservateurs dans la ville de Saint-Jean.

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

Reprise de la séance.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque la Chambre a suspendu la séance à six heures, je venais d'exprimer l'opinion que le magnifique succès remporté par le parti libéral dans la province du Nouveau-Brunswick était dû en partie, en très petite partie peut-être—à la conduite des membres du parti conservateur dans cette province, spécialement à celle des chefs de ce parti et à celle du premier ministre actuel du Nouveau-Brunswick, qui lut cet affidavit à la

grande assemblée du conservatoire tenue à Saint-Jean le 12 octobre. Ce ne fut là que le point culminant des attaques et de la ligne de conduite peu honorable par laquelle on espérait nuire au parti libéral dans la province du Nouveau-Brunswick, efforts qui ont échoué misérablement. Il est vrai que mon honorable ami de Saint-Jean (M. Daniel) a réussi à se faire réélire, mais lui et son collègue qui occuppe un siège à ses côtés (M. Crocket), représentent tout ce qui reste du parti conservateur autrefois puissant dans cette province. Naturellement on eut grand soin d'attendre au dernier moment pour communiquer cet affidavit au public, cependant partout où les électeurs eurent le temps d'étudier toute la question, où l'on me connaît depuis longtemps—car il y a plus d'un quart de siècle que je vis au milieu des citoyens de Saint-Jean,—on se prononça d'une manière non équivoque sur la valeur de ces attaques, en ce qui me concerne. Quant à ce qui concerne la réélection de l'honorable député qui représente la ville de Saint-Jean, bien qu'il ait réussi à se faire réélire, la majorité conservatrice qui était de près de 1,000 en 1904, a été réduite à 192.

Et la majorité d'environ 600, que le regretté docteur Stockton obtint en 1904, a atteint 1,500 en ma faveur, dans le district électoral que j'ai l'honneur de représenter. J'ai toujours été prêt à répondre aux attaques dont j'ai été l'objet, et je suis heureux d'avoir aujourd'hui l'occasion de me défendre contre les insinuations contenues dans le document soumis à la Chambre. Ce que je désire c'est de rencontrer mes adversaires ouvertement, c'est de les voir face à face, et je n'ai jamais craint—et j'espère que je ne craindrai jamais—de rencontrer mes ennemis, dans quelques circonstances que ce soit. Mon honorable ami qui représente une des divisions électorales de Simcoe (M. Lennox) m'a fait une question avant la suspension de la séance: Et en ce qui concerne le ministre actuel des Travaux publics? Eh bien! je vais lui répondre en autant que cela concerne ce contrat. Mais d'abord qu'il me permette de lui demander s'il est disposé à endosser la responsabilité des insinuations actuelles de la presse conservatrice: que je suis, d'une manière ou d'une autre, directement ou indirectement impliqué avec M. McAvity dans les profits qu'il a retiré de ce contrat de dragage? Si lui-même ou quelque autre honorable député partageait cette opinion, qu'il me permette de lui demander que, si cela était, il ne trouverait pas étrange que je demandasse de l'argent à M. Mayes au lieu de m'adresser à M. McAvity qui, semble-t-il, devait retirer de grands avantages de ce contrat. Ou ne pense-t-il pas que, s'il avait été entendu que j'étais intéressé dans cette affaire, directement ou indirectement, M. Mayes m'aurait renvoyé à M. McAvity au lieu de me remettre les $2,000 pour services professionnels, qui ne m'étaient point dus, prétend-il, et auxquels je n'avais aucun droit?

J'étais à déclarer—et je le déclare aussi emphatiquement que possible et dans les termes les plus expressifs—que je n'ai jamais eu aucun intérêt dans ce contrat, en 1905 ou depuis, directement ou indirectement, que je n'en ai bénéficié d'aucune manière, directement ou indirectement, non plus que ce qu'a pu en retirer M. McAvity. En 1905, j'agissais simplement comme l'avocat de M. Mayes et je remplissais envers lui les fonctions que, selon moi, je pouvais légalement remplir en qualité de son avocat et aviseur légal.

Il s'adressa à moi comme à son aviseur légal, comme à quelqu'un qui le guidait depuis plusieurs années dans un grand nombre d'entreprises importantes, et il me demanda si je pouvais lui indiquer à Saint-Jean un homme d'affaires qui fût disposé à s'associer avec lui dans une entreprise de dragage. Je mentionnai le nom de M. George McAvity comme celui d'un homme de moyens et de grande expérience, et qu'il serait avantageux pour lui de se choisir comme associé. C'est dans ces circonstances et pour cette seule raison que je l'adressai à M. McAvity. Quant à leurs rapports et aux arrangements qu'ils ont pu prendre, je n'en ai jamais rien su, sinon que je savais d'une manière générale qu'ils étaient associés dans un contrat de dragage; et j'ai supposé tout naturellement que leurs rapports réciproques n'étaient autres que ceux qui existent entre deux associés engagés dans une transaction ordinaire.

Si l'on me questionne sur ma propre conduite, je pense que je puis répondre loyalement que le meilleur moyen de me juger, c'est d'étudier mes actes et de voir si j'ai, oui ou non, rempli honnêtement et fidèlement mes obligations envers le public, en ma qualité de ministre des Travaux publics.

Si les honorables députés sont capables de montrer dans la correspondance un mot de M. Mayes, ou de tout autre, allant à dire que j'ai eu pour lui-même ou pour M. McAvity, dans l'exécution de ces travaux, des égards qui ne pourraient pas être raisonnablement témoignés à n'importe quel étranger, alors qu'on me décrète d'accusation. Mais si je puis montrer, par les documents, malgré les demandes réitérées d'accorder certaines faveurs à M. Mayes, ces demandes m'ayant été faites par M. McAvity et par M. Mayes, lui-même, que j'ai refusé chaque fois d'accéder à ces demandes, et que j'ai forcé ce dernier à s'en tenir à l'exécution stricte des termes de son contrat; si je puis prouver surtout que je n'étais ni intéressé à cette entreprise, ni que j'ai cédé à aucune considération d'ami-

tié pour l'une ou pour l'autre de ces personnes, alors je prétends que toutes ces insinuations tombent d'elles-mêmes.

Je tiens encore pour le moment à revenir sur la déclaration tendant à faire croire que j'ai, au cours d'une entrevue avec M. McAvity, refusé de payer certains montants dus à M. Mayes. J'ai déjà nié formellement cette assertion. On a dit qu'il aurait dû recevoir cet argent dans l'été de 1908, en août, si je me rappelle bien. Je me suis renseigné auprès du sous-ministre de mon département sur la date du dernier état estimatif des travaux, et voici la réponse que j'ai reçue:

Ottawa, Ont., 19 octobre 1909.

L'hon. Wm Pugsley,
Saint-Jean (N.-B).

Dernier état, entreprise à 55 cents, 29 juillet, chèque envoyé par la poste le 17 septembre; état final, 29 juillet, chèque expédié par poste le 21 septembre; état final, prolongement de 400 pieds, 90 cents, 19 septembre, chèque expédié par poste le 22 septembre; état final sur le quai de Rodney-sud et le prolongement de 600 pieds, 21 septembre; balance due, $5,091.80.

(Signé) J. B. HUNTER.

Je vais vous dire pourquoi j'ai retenu ce montant. J'avais donné instruction de payer tout le montant dû à M. Mayes. Mais, lors de mon passage à Saint-Jean, je m'aperçus que les mouillages de certains paquebots qui, aux termes de l'arrangement entre le département et la cité de Saint-Jean, devaient être dragués ou, plus proprement, curés par M. Mayes, n'avaient pas été nettoyés du tout. Loin de remplir intégralement les termes de son adjudication, il avait négligé de faire des travaux considérables de curage, et on me fit rapport que les paquebots seraient incapables de mouiller à cause de sa négligence. Alors je télégraphiai à l'ingénieur en chef, ou je fis télégraphier M. Scammell—je ne me rappelle pas exactement—pour ordonner de suspendre tout paiement à M. Mayes tant qu'il n'aurait pas rempli les conditions de son contrat. J'ai agi ainsi dans l'intérêt de la population de Saint-Jean.

J'ajouterai que si j'avais su dans le temps ce que j'ai appris depuis, j'aurais ordonné de retenir de plus forts montants encore, car nous avons trouvé, près de la cale de la Pointe aux Sables, sur les mouillages mêmes de ces navires qu'il devait nettoyer, des cailloux énormes que nous avons dû enlever nous-mêmes à grands frais. M. Mayes a reçu des montants auxquels, dans mon opinion, il n'avait pas droit en équité et en justice. Et si j'avais su ce que je sais à présent, je lui aurais retenu $5,000 de plus. Je dis donc catégoriquement, et je défie toute contradiction —je défie l'opposition de me contredire après avoir parcouru le dossier—que je n'ai jamais refusé de payer à M. Mayes les montants auxquels il avait droit, et que je n'ai jamais retardé de les lui payer, excepté, comme je l'ai dit, lorsque je lui ai retenu $5,000 pour n'avoir pas exécuté les termes du contrat dont j'ai parlé.

Maintenant, je vais passer à certaines correspondances qui ont déjà été publiées. Je parle ici de choses qui me sont personnellement connues. Si je ne les connaissais pas, je ne les lirais pas dans les journaux, mais je sais que les détails sont exacts, et si l'honorable député (M. Daniel) consulte la correspondance, il y trouvera, j'en suis sûr, les lettres en question. La première est datée du 23 novembre 1907, après mon accession au poste de ministre des Travaux publics. M. Mayes m'écrivit en ces termes:

Saint-Jean, 23 novembre 1907

L'honorable M. Pugsley,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Cher monsieur,—Permettez que je vous rappelle que je n'ai pas reçu d'argent pour mes travaux depuis trois mois. Le crédit est épuisé, et personne n'est à blâmer. Malgré cela, i ai, à votre demande, continué les travaux de mon adjudication avec autant de diligence que si j'avais été payé régulièrement....

Je dois dire que nous étions forcés de faire diligence afin d'être prêts pour le mouillage des navires attendus dans l'hiver alors prochain.

Je suis sûr que vous comprendrez combien je me trouve gêné, car vous n'êtes pas sans connaître l'extrême pénurie du marché monétaire. J'ai de forts escomptes sur lesquels je paye de lourds intérêts. Si j'avais voulu, j'aurais pu, aux termes de contrat qui me lie, cesser de travailler complètement, et suspendre ainsi pratiquement toutes mes dépenses, mais le résultat aurait été que les travaux n'auraient pas été suffisamment avancés pour permettre l'ouverture du port à la navigation d'hiver dès à présent. Dans les circonstances, je vous suggérerais de résilier mon contrat à partir de la date du dernier paiement que vous m'avez fait, et de lui en substituer un autre comprenant tous les travaux inexécutés à cette date, de même que les travaux que vous m'avez adjugés depuis, lesquels ont été récemment examinés par MM. Valiquette et Holt. Vous me paieriez au même prix que la compagnie de dragage du Dominion pour l'ouvrage de même nature, bien que le mien soit beaucoup plus difficile, car mon entreprise comprend un fond où se trouvent presque tous les cailloux du voisinage, et les accidents à l'outillage entraînant beaucoup de pertes et de dépenses. A part cette raison, vous trouverez en prenant les informations voulues, qu'une bonne partie des travaux de haute marée avaient été exécutés par les dragues du département avant que je ne signe mon premier contrat. Par conséuent, je suis resté avec une proportion démesurée de travaux de marée basse, qui ont augmenté les difficultés de mon travail.

Espérant que vous accéderez à ma demande, je demeure,

Votre bien dévoué,
G. S. MAYES.

On a fait voir que cet homme, dont on a lu l'affidavit à la Chambre, désirait entreprendre ces travaux à 50 cents la verge cube. Cependant, il me demande, vu les difficultés qu'offrent les travaux, d'abroger son contrat et d'en passer un autre à 90 cents la verge cube, le même prix qu'il recevait pour d'autres travaux qui lui avaient été adujgés par voie de soumission par le ministre des Travaux publics qui m'avait précédé. M. Mayes donna de bonnes raisons, mais insuffisantes, à mon avis, pour me justifier d'accéder à sa demande. Voici la lettre que je lui écrivis:

16 décembre 1907.

M. G. S. Mayes,
Saint-Jean.

Cher monsieur,—J'ai bien étudié votre lettre du 23 novembre dernier, demandant à être relevé de votre adjudication du 30 septembre 1905 . . .

C'est-à-dire l'entreprise en question.

. . . et après avoir consulté l'ingénieur en chef de mon département et examiné soigneusement le contrat et le cahier des charges, je suis venu à la conclusion qu'il sera impossible d'accéder à votre demande ,et je vous prie en conséquence d'achever aussi rapidement que possible les travaux qui vous ont été adjugés en vertu de ce contrat.

Je serai heureux d'apprendre quand vous aurez fini ces travaux.

Je suis, votre bien dévoué,
WM PUGSLEY.

Je trouve encoore une autre lettre à ce sujet. Je vais la lire afin de vous montrer que je me suis efforcé de remplir mon devoir envers le public, et que je ne me suis pas laissé influencer, monsieur l'Orateur, de la façon que voudraient le faire croire les honorables députés; que je n'ai pas, comme ils l'ont insinué, employé ma position de ministre pour aider et favoriser M. McAvity. Voici un télégramme qui me fut envoyé:

Saint-Jean, 10 octobre 1907.

Mayes se moque de moi. Il refuse absolument de faire le dragage selon les instructions données par écrit et verbalement. Il dit que nous n'avons aucune autorité sur lui. J'ai suspendu tout les travaux jusqu'à ce qu'il se rende. Veuillez télégraphier le plus tôt possible.

J'ai télégraphié à l'ingénieur en chef.

J. K. SCAMMELL.

Je répondis dans les termes suivants par télégramme:

J. K. Scammell, ingénieur civil,
Saint-Jean.

J'ai reçu votre télégramme. Suivez les instructions de l'ingénieur en chef.

C'est-à-dire qu'il devait astreindre M. Mayes à l'exécution stricte de son contrat. Nous arrivons maintenant au printemps dernier.

M. WM PUGSLEY.

L'honorable M. Pugsley,
Ottawa, Ont.

Ma drague "Beaver" a fonctionné depuis bientôt trois ans sans être enregistrée. Est-ce nécessaire qu'elle le soit pour soumissionner la semaine prochaine. J'aimerais mieux ne pas le faire.

G. S. MAYES.

Je répondis comme il suit le 18:

G. S. Mayes,
Saint-Jean (N.-B.)

La même condition se trouve dans tous les avis de soumissions publiés. Je regrette de ne pouvoir faire exception pour vous.

(Signé) WM PUGSLEY.

M. SPROULE: J'aurais une question à poser au ministre. Avant six heures, j'ai demandé si les mêmes conditions avaient été imposées à M. Mayes dans le deuxième avis d'adjudication aussi bien que dans la première. Une de ces conditions était que la drague fût enrégistrée au Canada, et c'est à cause que sa drague n'était pas enrégistrée que la première entreprise pour laquelle il soumissionna lui fut refusée. Dois-je conclure que le ministre a dit que cette condition n'avait pas été exigée dans la deuxième adjudication, et qu'en conséquence, M. Mayes l'avait obtenue? S'il en est ainsi comment ce télégramme peut-il être exact, en disant que la même condition s'applique à tous les cas, et qu'en conséquence, M. Mayes était obligé d'enrégistrer sa drague au Canada.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce télégramme a trait à une nouvelle entreprise que j'allais faire commencer en 1908, et au sujet de laquelle les avis furent publiés de la forme ordinaire stipulant que la drague fût enrégistrée. Nous avons plus de dragues à présent qu'en 1905.

M. SPROULE: Le ministre voudra-t-il lire la réponse qu'il a donnée.

L'hon. M. PUGSLEY:

G. S. Mayes, même condition que dans toutes les annonces demandant des soumissions de dragages.

C'est-à-dire que toutes les annonces que mon département publie maintenant pour demander des soumissions.

Je regrette qu'il soit impossible de faire exception dans votre cas.

En voici une autre. En juillet 1908, j'ai reçu de M. Mayes une lettre datée le 25 de ce mois qui se lit comme suit:

Hon. M. Pugsley,
Ministre des Travaux publics,

Cher M. Pugsley,—Je vous ai télégraphié hier que j'avais terminé mes travaux et je vous confirme cette nouvelle par cette lettre. Le banc du centre nous réservait une grande surprise à tous, y compris vos ingénieurs. Le plan daté du 1er juin dernier, lui donnait des dimensions qui ont été aussi insérées dans les devis, et qui auraient nécessité l'enlèvement de 12,000 verges. Ce fut conséquemment une surprise pour nous lorsque l'enlèvement de 2,000 fut suffisant pour compléter l'ouvrage.

Comme il est très évident qu'une grosse erreur a été commise, vous serez peut-être assez bon de me donner 9,000 autres verges à faire ailleurs. J'apprends que le département des Chemins de fer désire faire nettoyer les abords du quai Ballast. Si tel est le cas je suis prêt à faire les travaux.

Je demeure votre, etc.,

(Signé): G. S. MAYES.

Et probablement M. McAvity devait avoir une part en vertu de son entente dans tous les autres travaux que M. Mayes obtiendrait, et si j'eusse voulu aider M. McAvity comme ami, j'aurais été naturellement disposé à accorder à M. Mayes d'autres travaux comme il le demandait.

Puis il dit:

P.S.—Me sera-t-il permis d'appeler de nouveau votre attention au sujet de la somme considérable que l'on me retient sur les certificats de travaux terminés et dont le paiement m'est maintenant dû. Veuillez s'il vous plaît, me faire payer aussitôt que possible car j'ai besoin de cet argent.

J'ai gardé l'équipage de la drague à attendre aussi longtemps que possible le dragage aux abords du quai Ballast. Ce dragage peut être exécuté d'une façon plus satisfaisante à cette époque de l'année, car l'endroit est très exposé aux mauvais temps l'automne et l'hiver. Pourriez-vous, s'il vous plaît, décider maintenant.

(Signé): G. S. MAYES.

A cette lettre j'ai répondu le même jour par le télégramme suivant:

Regrette de ne pouvoir me rendre à votre désir.

La raison qui m'a empêché d'accéder à la demande de M. Mayes c'est que je voulais, lorsque le temps serait arrivé de faire exécuter ces travaux de dragage, demander des soumissions publiques, et aussi parce que je n'étais pas disposé à accorder des travaux à M. Mayes par simple entente privée. Outre les lettres que j'ai lues, il y en a dans le dossier d'autres que mon honorable ami a eu l'occasion d'examiner, et dans lesquelles M. Mayes prétendait qu'il avait une réclamation contre le département, parce que mon inspecteur ne lui avait pas donné pleines mesures. Il voulait qu'on lui accordât $19.60 pour l'enlèvement des pierres au lieu de $8 environ, que son marché lui donnait. J'ai refusé d'accéder à toutes ces demandes et je l'ai tenu fermement aux termes du contrat. Lorsqu'il vit que je ne lui accorderais aucune faveur, il m'écrivit pour me dire qu'il allait s'adresser à d'autres membres du Gouvernement pour obtenir cette justice que je lui refusais. On me permettra de dire, me basant sur ma connaissance de M. Mayes, que celui qui en donnera ce qu'il croit être une mesure de justice s'exposera peut-être à commettre une injustice à d'autres personnes, dont il aurait à sauvegarder les intérêts. Dans tous les cas j'ai fait tout simplement ce que je croyais être mon devoir, j'ai refusé d'accéder aux demandes de M. Mayes.

Pendant l'été de 1908, M. Mayes résolut d'abandonner de faire des travaux de dragages, et il me demanda si je n'achèterais pas sa drague pour le département des Travaux publics. Il en demandait $150,000, ou à peu près cette somme. Il commença par dire à quelques-uns de mes amis que si je n'achetais pas sa drague, il ferait certaines révélations qui seraient très dommageables au parti libéral. Il n'espérait pas, je crois, que je me laisserais influencer par aucune de ses menaces, mais il espérait peut-être qu'en parlant de cette façon à mes amis en ne leur disant peut-être que la moitié de la vérité, qu'il les amènerait à user de leur influence auprès de moi pour me faire acheter sa drague. Or, le département des Travaux publics avait besoin d'une drague, et j'étais disposé à acheter la sienne à condition que le prix en fût juste et raisonnable. Je désire déclarer ici que je reçus des lettres d'amis d'une très grande honorabilité, parmi lesquels je nommerai M. C. J. Osman, qui a été autrefois président de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick, un homme d'une très haute réputation et dont la parole serait acceptée plus vite que les attestations d'un grand nombre de personnes; je crois que mon honorable ami de Saint-Jean connaît M. Osman et qu'il l'estime.

M. DANIEL: L'honorable M. Osman est un homme très respectable; il a été autrefois membre de l'assemblée de la législature, et je crois qu'il a été battu à la dernière élection. J'ai beaucoup d'estime pour lui, comme j'en ai pour M. Mayes.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais il se trouve, monsieur l'Orateur, qu'il y a une différence entre les deux personnes. M. Osman a occupé une charge très élevée et responsable dans la province du Nouveau-Brunswick; aujourd'hui il est gérant d'une grande manufacture dans la paroisse Hillsborough, dans le comté d'Albert. Dans toute la province du Nouveau-Brunswick sa parole est acceptée comme celle d'un homme de la plus haute respectabilité. Il a été mon ami pendant plusieurs années. Un jour, pendant les élections générales, il vint me trouver dans la ville de Saint-Jean, dans un état de grande excitation, et il m'apprit que M. Mayes, était allé le voir et lui avait montré une photographie d'un billet promissoire de $2,000 qu'il m'avait donné, et aussi je crois la photographie du chèque qu'il avait donné en paiement. Il avait fait croire à M. Osman, du moins c'est ce que M. Osman m'a dit, qu'il avait donné ce billet à l'époque où j'étais ministre des Travaux publics. M. Osman était très inquiété à ce sujet, et crut de son devoir comme ami et membre du parti de venir me faire savoir ce que M. Mayes lui avait dit.

M. CROCKET: Le billet portait-il une date?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Osman n'a peut-être pas remarqué si la date était sur la photographie. M. Osman ne m'en a rien dit, mais il m'a dit et il a affirmé sous sa signature que M. Mayes lui avait fait croire que ce billet avait été donné lorsque j'étais ministre des Travaux publics, et je lui ai demandé: Vous a-t-il dit quand le billet a été donné? Il répondit, non. Je lui dis alors: C'était en 1905, lorsque j'étais avocat de M. Mayes, et je dis à M. Osman qu'il ne devait pas s'inquiéter. M. Osman me répondit qu'il était heureux d'apprendre cela, et il s'en retourna chez lui dans le comté d'Albert. M. Mayes souffla à l'oreille de M. Osman qu'il voulait $150,000 pour sa drague, mais comme il était bon conservateur, et je suppose, si j'en juge par sa façon d'agir, qu'il l'est encore, il souscrirait sur cette somme $20,000 au fonds de campagne libérale. Monsieur l'Orateur, M. Mayes a dit cela non seulement à M. Osman, qui me l'a répété, mais à plusieurs autres personnes d'une haute réputation dans la ville de Saint-Jean qui ont tous répété la même histoire, et M. Mayes a fait à certaines personnes la menace que si le Gouvernement n'achetait pas sa drague, et si on ne lui donnait pas satisfaction pour ses autres réclamations, on entendrait des révélations effrayantes et dommageables. A M. F. W. Holt, ainsi que M. Holt lui-même l'a déclaré sous serment, M. Mayes a montré tous les documents et photographees, et a dit qu'il s'en allait à Frédéricton pour les faire publier dans un journal que connaît bien mon honorable ami de York (M. Crocket) le "Fredericton Gleaner", et que cette publication serait faite avant l'élection, et naturellement tout cela serait répandu dans le pays, et causerait beaucoup de tort à la cause libérale.

Mais les propos de M. Mayes à mes amis ou autres influences de même genre n'ont pas aidé à M. Mayes à voir l'accomplissement de ses désirs. Au nombre des personnes auxquelles il a parlé, se trouvait M. John B. M. Baxter, un échevin de Saint-Jean, alors vice-président de l'association libérale conservatrice, que M. Mayes avait réussi a intéresser à sa cause, lorsquel voulait vendre sa drague au département. Le 30 septembre 1908 M. Baxter, m'envoya le télégramme suivant:

Saint-Jean, 30 septembre 1908.

Hon. M. Pugsley,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

Client impatient de ne pas recevoir de nouvelles de vous ou inspecteur. . .

Le client était M. Gershon S. Mayes—

. . .client impatient de ne pas recevoir nouvelles de vous ou de l'inspecteur. Dit que votre achat et paiement de la drague " Industry " par arrêté en conseil....

M. WM PUGSLEY.

c'est la drague au sujet de laquelle l'honorable député de Toronto-nord, (M. Foster) a demandé des renseignements, et je me demande si mon honorable ami ne s'est pas mis en communication avec M. Mayes à ce sujet.

. . .dit que votre achat et paiement de la drague " Industry" est un précédent suffisant pour justifier l'achat de sa drague, avec son gréement complet, prête à travailler immédiatement, à un prix plus bas. Fait remarquer qu'il y a des fonds pour cet achat, ou qu'on pourrait faire un marché semblable à celui qui a été fait lors de l'achat en C.A.

M. Mayes se tient au courant de tous les les achats de dragues.

Avisez, agissez immédiatement, et télégraphiez d'une façon définie, vu que client insiste sur décision prompte. Signé: John D. M. Baxter.

En réponse au télégramme de M. Baxter, j'ai envoyé la lettre suivante:

Saint-Jean (N.-B.), 7 octobre 1908.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre télégramme du 30 ult. au sujet le la drague " Beaver " qui a récemment été examinée par le surintendant général du dragage. Je regrette de dire que son estimation du gréement est beaucoup moindre que l'estimation que vous avez donnée à M. Mayes, et sur son rapport il me serait impossible de recommander l'achat de la drague au prix que M. Mayes en demande.

Votre tout dévoué,
WILLIAM PUGSLEY.

Monsieur l'Orateur, j'ai fait connaître une grande partie de la correspondance, et je demande à mes honorables amis de la gauche, s'il y en a encore parmi eux qui croient ou voudraient faire croire à cette Chambre, que j'aie jamais accordé aucune faveur à M. Mayes ou à M. McAvity, au sujet de ces travaux de dragage ou que j'ai jamais dévié de la largeur d'un cheveu de mon devoir comme ministre des Travaux publics, je leur demande à tous de communiquer à cette Chambre et au pays tous les renseignements qu'ils peuvent avoir.

Je le déclare, monsieur l'Orateur, chaque lettre, chaque dépêche échangée, entre nous, chacun des actes que j'ai accomplis officiellement au ministère à titre de ministre des Travaux publics, tout prouve que j'ai fidèlement accompli mon devoir envers M. Mayes l'entrepreneur, et envers les citoyens de ce pays.

M. Mayes tanta d'abord de suggérer le versement d'une certaine somme dans la caisse électorale, proposition qui n'a pas abouti au succès; car sans doute nous n'avions pas besoin de fonds pour la campagne électorale. . . . .

Des VOIX: Très bien.

L'hon. M. PUGSLEY: ....A tout événement, monsieur l'Orateur, nous n'avions nullement besoin des versements que pour-

rait faire à la caisse électorale M. Gershon S. Mayes ou toute autre personne, en retour de faveurs qui lui seraient accordées à lui ou à tout autre individu ayant à traiter avec le gouvernement de ce pays. Après avoir vu ces propositions aboutir à l'avortement, après avoir vu échouer ces tentatives de chantage, après avoir constaté qu'il lui serait impossible de vendre son outillage de dragage à l'Etat et de faire régler sa réclamation, sauf de la façon ordinaire, quitte à recevoir simplement ce qu'il aurait le droit d'obtenir; après avoir constater qu'il serait dans l'impuissance de faire annuller ces contrats et qu'il ne réussirait pas à m'engager à lui accorder une somme plus élevée que la justice de la loi l'autorisait à recevoir, que fit-il? Il se rendit auprès du chef du parti conservateur du Nouveau-Brunswick et lui remit en main propre ces attestations sous serment, dans le but de les livrer à la publicité, à une grande assemblée conservatrice, tenue à Saint-Jean, le 12 octobre. Dans cette réunion figurait les grands hommes d'Etat conservateurs venus des autres parties du Canada, parmi lesquels se trouvait sir James Whitney, ministre d'Ontario. On me dit, monsieur l'Orateur, et je crois la chose possible, que si l'honorable député a réussi à échapper à la défaite, à l'élection de Saint-Jean, c'est que de concert avec ses amis, il a déclaré qu'il ignorait l'existence de ce document, avant de l'avoir entendu lire en public.

A son dire, c'était une bombe que M. Hazen avait soigneusement dissimulée dans sa manche d'habit, afin de la faire éclater, ce soir-là: or, de concert avec ses amis, il a avoué que loin d'avoir l'effet d'une bombe jetée dans le camp ennemi, le document a été un boomerang qui a causé de graves préjudices au parti conservateur. Je le répète, M. Mayes leur a livré cette attestation sous serment et ils ont tiré de ce document tout le bénéfice possible, avant les élections. Ce document ne leur a rendu aucun service, et à mon avis, en acceptant la paternité de ce document, en en donnant lecture devant cette Chambre, ni l'honorable député, ni son parti ne bénéficieront de la chose, soit maintenant, soit à l'avenir. J'ai peut-être trop longtemps abusé de la patience de cette Chambre, mais j'ai cru devoir présenter ces observations, afin que la députation et le public en général sache à quoi s'en tenir sur ces faits, en tant qu'ils sont venus à leur connaissance, dans la mesure de mes propres lumières. J'ai une dernière observation à ajouter et je le fais avec infiniment de peine. La tactique dont on s'est servi à Saint-Jean et qui a abouti à la publicité donnée à cette attestation sous serment est bien de nature à couvrir de honte notre vie publique au pays. S'il est une chose qui puisse jeter du discrédit sur ceux qui veulent capter la confiance populaire, c'est d'essayer de détruire la réputation de ses concurrents, au moyen d'allégations dénuées de vérité et en se servant de l'arme de la calomnie, au lieu d'étayer sa propre cause sur son mérite et sur le bien accompli. Monsieur l'Orateur, le sort qui m'a été réservé dans la ville de Saint-Jean à cet égard, ne diffère nullement du traitement dont certains hommes politiques ont été l'objet dans d'autres parties du pays. Dans la province de Québec, il est avéré que le nom de sir Lomer Gouin, premier ministre de la province, a été frauduleusement apposé au bas d'un télégramme tendant à prêter main-forte à ses adversaires, au cours d'une élection. En Colombie-Anglaise, à la veille de l'élection, alors que l'esprit public était fort agité au sujet de la question asiatique, et que le succès définitif reposait sur l'attitude des deux grands partis sur cette question, on a aussi donné lecture à une assemblée publique d'un faux télégramme qui, dans la pensée de son auteur, devait influer sensiblement sur l'élection de Victoria.

Dans mon propre comté, quelques jours avant l'élection, alors que les électeurs étaient sous le coup de l'excitation créée par une lutte politique, on a cherché, devant cette grande assemblée conservatrice, à ruiner ma réputation, à compromettre le succès de la cause libérale, en donnant lecture d'une fausse attestation sous serment et en la jetant aux quatre vents de la publicité dans les journaux, de l'Atlantique au Pacifique. Voilà, je le dis avec peine, la tactique employée par le parti conservateur. On a cherché à m'atteindre au moyen de cette honteuse tactique, mais, j'ajoute avec bonheur, monsieur l'Orateur, que la population de la province du Nouveau-Brunswick, a envisagé cette attitude sous son véritable jour; car non seulement les électeurs m'ont confié de nouveau leur mandat électif, à titre de représentant d'un des plus importants comtés de cette province, mais ils ont aussi confié leurs mandats électifs à une phalange de dix fidèles libéraux avec mission d'appuyer le Gouvernement. Voilà la meilleure réponse qu'on puisse opposer à la tactique dont on s'est servi à cette époque, et j'ajoute que ces agissements ne diffèrent nullement de ceux dont on s'est servi à mon égard, depuis nombre d'années.

Avant de reprendre mon siège, monsieur l'Orateur, je le déclare: il est possible que j'aie commis des erreurs, inévitables du reste au cours d'une longue carrière politique; mais ces fautes chez moi sont plutôt le résultat d'une erreur de jugement; elles ne viennent pas du cœur. J'ai invariablement cherché à tenir une ligne de conduite s'inspirant de l'intérêt public. Lorsque je combattais dans l'arène provinciale, je me suis efforcé de remplir mon devoir envers le public et lorsque le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) me fit le très grand hon-

neur de me confier un portefeuille dans son cabinet, je pris la résolution de déployer encore plus de zèle que jamais dans l'exercice des devoirs de ma charge.

En toute circonstance, monsieur l'Orateur, je me suis efforcé de remplir mes devoirs, non seulement à titre de membre du gouvernement mais à titre de ministre; je me suis toujours inspiré des plus chers intérêts du pays. Je le déclare encore une fois, si quelque membre de la gauche, le député de Saint-Jean (M. Daniel) compris, est convaincu qu'il y a lieu de diriger une attaque contre moi au sujet de l'entreprise en discussion ou de tout autre marché administratif, qu'on ait donc le courage de porter directement une accusation contre moi, au sujet de la gestion de mon ministère. A ces journaux conservateurs qui dirigent contre moi leurs viles attaques, cherchent à noircir ma réputation, à ternir mon honneur, voici le conseil que je donne: ils agiraient plus loyalement en demandant à quelque député de la gauche de porter directement une attaque bien précise contre moi, afin que je sache à quoi m'en tenir sur la réponse à apporter à ces accusations. Alors, cela nous permettrait d'instituer une enquête, de convoquer les témoins dans ce but, afin d'établir soit ma culpabilité, soit mon innocence, et qu'on sache à quoi s'en tenir sur les insinuations lancées contre moi. Voilà la conduite dictée par le courage et la loyauté; à mon avis, ce n'est là qu'une faible mesure de la justice à laquelle a droit de s'attendre tout homme public qui se consacre au service de son pays.

M. O. S. CROCKET (York, N.-B.): Monsieur l'Orateur, je dois féliciter le ministre des Travaux publics du grand succès qu'il a remporté dans son rôle d'acteur au théâtre. Il a certainement atteint l'extrême limite de la colère simulée et de la vertueuse indignation. Je dois le dire, à ce point de vue, il a conquis toute mon admiration.

Au sein de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick, j'ai entendu le ministre tenir un pareil langage, lorsqu'il détenait un portefeuille dans le cabinet de cette province. Je l'ai entendu, alors que les échos de l'enceinte législative à Fredericton retentissaient de ses véhémentes dénégations, de ses hyperboliques affirmations et d'accusations comme celles sorties de sa bouche cet après-midi; mais, lorsque à la suite des débats qui s'étaient déroulés dans l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick, il s'effectuait quelque enquête et qu'on recueillait la preuve testimoniale sous la foi du serment, alors les dénégations si pompeusement faites par le ministre dans cette enceinte législative s'évanouissaient comme par enchantement. Monsieur l'Orateur, vous dirai-je la pensée qui s'est emparée de mon esprit, pendant que j'admirais la vertueuse indignation déployée par le ministre des Travaux publics, alors qu'il vouait aux gémonies et traitait d'infâmes menteurs ses prétendus accusateurs? La voici: S'il est animé d'une si vertueuse indignation contre ses accusateurs et si les allégations qu'il traite d'infâmies sont réellement calomnieuses, pourquoi n'a-t-il pas cherché à faire châtier ceux qui se sont rendus coupables d'une telle injustice à son égard? Le ministre des Travaux publics est un homme de loi, et il le sait parfaitement, si les allégations contenues dans cette déclaration authentique qui figure maintenant au compte rendu des débats et se trouve sur le bureau de cette Chambre, sont contraires à la vérité des faits, il a un recours à exercer contre M. G. S. Mayes; il a un recours à exercer contre l'honorable J. Douglas Hazen, premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick. Si ces allégations sont dénuées de fondement, comme le prétend le ministre, celui qui les a faites est évidemment passible de poursuites pour parjure, devant les tribunaux de ce pays.

Pourquoi, je le demande, le ministre des Travaux publics n'a-t-il pas eu recours au moyen que la loi lui offre? Pourquoi n'a-t-il pas intenté des poursuites pour parjure contre M. Mayes? Pourquoi n'a-t-il pas intenté une action pour libelle contre le premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick? A mon avis, le ministre des Travaux publics a eu tort de se livrer à une attaque aussi violente et aussi injustifiable contre l'honoré premier ministre de cette province; et à titre de représentant d'un comté du Nouveau-Brunswick, je tiens à repousser cette attaque injustifiable dirigé contre un citoyen distingué de cette province. De quels termes le ministre s'est-il servi à l'endroit de l'honorable J. Douglas Hazen? Il affirme qu'il a délibérément donné lecture d'une attestation sous serment dont il connaissait la fausseté; qu'il a participé à la tentative de tromper le corps électoral de cette province relativement à la date de l'entrevue dont il est question dans ce document et qui aurait eu lieu entre le ministre des Travaux publics et M. Mayes. Je pensais qu'à la suite de la déclaration faite, hier dans cette Chambre, par le député de la ville de Saint-Jean (M. Daniel), le ministre des Travaux publics lui-même aurait hésité à diriger pareille attaque contre M. Hazen. Hier après-midi, le député de Saint-Jean a catégoriquement affirmé ici qu'il assistait à l'assemblée politique devant laquelle on a donné lecture de cette déposition sous serment, qu'il était sur l'estrade, lorsque M. Hazen a donné lecture de ce document et que lorsque M. Hazen en vint à la lecture de l'alinéa où s'était glissée cette erreur, il hésita devant les chiffres "1907"; puis se tourna vers M. Mayes et celui-ci ayant dit "1905", M. Hazen se servit des chiffres "1905", en lisant ce document.

Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, qu'il y ait dans cette Chambre un seul député

qui hésiterait à accepter la déclaration faite hier après-midi par l'honorable député de Saint-Jean. Et cela étant admis, je demande aux membres de cette Chambre s'ils pensent que le ministre des Travaux publics s'est rendu justice à lui-même ou s'il a amélioré sa cause cet après-midi quand il a cru bon de représenter M. Hazen comme coupable d'avoir essayé de donner lecture d'une date fausse dans un affidavit.

Mais, monsieur l'Orateur, je vous demande encore: comment se fait-il que le ministre des Travaux publics, si ces déclarations sont fausses, si cet affidavit est faux, si nous sommes en présence de la plus grande offense qui ait pu être commise à l'égard d'un homme politique au Canada, pourquoi il n'a pas, durant les cinq ou six derniers mois, pris des procédures que la loi lui permet de prendre contre M. Mayes et contre M. Hazen?

Le ministre a cru bon de faire allusion au résultat des élections dans la province du Nouveau-Brunswick, il s'est glorifié du résultat de ces élections comme d'une sorte de justification pour sa conduite à propos de ces accusations. Il a dit, de plus, qu'il pensait que le petit succès qu'avaient remporté les conservateurs dans le Nouveau-Brunswick était dû principalement à la déloyauté de ses adversaires dans l'usage qu'ils ont fait de cet affidavit à Saint-Jean. Je crois que je peux donner à la Chambre des raisons assez bonnes qui expliqueront la nomination de onze libéraux dans la province du Nouveau-Brunswick. Je crois que l'ami du ministre, M. George McAvity, le même personnage dont le ministre n'a pas osé nier cet après-midi le départ avec $35,000 de l'argent du pays, a eu autant d'influence dans le résultat des élections au Nouveau-Brunswick qu'aucun autre motif qui pourrait être allégué.

Le ministre niera-t-il—je ne crois pas qu'il le fera—que le même M. George McAvity qui s'est enfui avec ce butin prélevé dans le trésor public, était associé avec lui dans l'acquisition du "Telegraph" de Saint-Jean et du "Times" de Saint-Jean? Le ministre n'osera pas et ne voudra pas nier cette affirmation, parce que c'est un fait qu'il était associé avec M. McAvity dans l'acquisition de ces deux journaux qui avaient défendu la cause du parti conservateur dans cette province, quelques mois avant cette époque. Non seulement il était associé avec M. McAvity, mais il était aussi associé avec M. John Moore, une autre personne qui avait formé une compagnie de dragage au Nouveau-Brunswick et qui obtenait de nombreux contrats à des prix exorbitants, du département des Travaux publics. Je n'en suis pas certain, mais si la vérité était connue, on trouverait qu'une certaine partie de ces $35,900 ont permis du moins à son ami M. McAvity d'aider à acheter ces journaux à ceux qui les possédaient à cette époque. Ces journaux, comme je l'ai dit, étaient les seuls organes conservateurs qui étaient publiés dans la ville de Saint-Jean. L'acquisition de ces journaux par le ministre et son ami M. McAvity enleva au parti conservateur les seuls moyens qu'il possédait de faire connaître les événements au public du Nouveau-Brunswick. Le parti libéral était maître non seulement de ces deux journaux, mais il avait aussi les autres journaux de Saint-Jean, le "Sun" et le "Star", qui avaient été achetés quelpue temps auparavant par des personnes qui touchaient de près au trésor du Canada—l'hon. B. F. Pearson, dont le nom, je crois, est très connu de tous les membres de cette Chambre qui s'intéressent aux comptes publics du Canada. De sorte que je crois que le moins le ministre des Travaux publics parlera dans cette Chambre des causes qui ont amené la prétendue victoire du parti libéral au Nouveau-Brunswick, le mieux ce sera pour lui.

Quant à l'élection dans la ville de Saint-Jean, il me semble que s'il y a au Nouveau-Brunswick un district électoral où cette question a formé un sujet de discussion et où le verdict dans ce cas particulier devrait avoir quelque signification, c'était dans le district électoral où cet affidavit a été lu. Quel fut le résultat dans ce district? Mon honorable ami qui a parlé à la Chambre si équitablement cet après-midi sur cette question, est ici présent ce soir pour faire face au ministre des Travaux publics, malgré tous les efforts que cet honorable ministre a tenté pour le battre et malgré qu'il n'avait pas un seul journal pour épouser sa cause dans la ville de Saint-Jean, par suite de l'opération faite par le ministre des Travaux publics, et son ami M. McAvity qui ont acheté les journaux sur lesquels le parti conservateur se reposait autrefois pour défendre ses intérêts. Pendant cette élection le ministre a pensé faire une grande question de cette transaction elle-même. Il s'est adressé aux électeurs de Saint-Jean pour leur demander non seulement de l'élire lui-même, mais d'élire son collègue M. Pender, l'adversaire de mon honorable ami à Saint-Jean. Et il s'est adressé à eux en disant que si M. Pender n'était pas élu avec lui, on ne ferait pas justification des accusations qu'il prétendait avoir été prononcées injustement contre lui. Mais les électeurs de Saint-Jean n'ont pas répondu à son appel. Mon honorable ami de Saint-Jean, comme je l'ai dit, est ici ce soir, en dépit de ces ingérences. Or, je crois que c'est là tout ce qu'il est nécessaire de dire relativement au résultat des élections au Nouveau-Brunswick.

J'ai entendu le ministre dire ici, et je lui ai entendu dire la même chose, de la même manière, à l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick: Si vous avez quelque criti-

que à faire suivez la méthode courageuse et honorable et faites une accusation. Je lui ai entendu employer les mêmes expressions à la législature du Nouveau-Brunswick. C'est une expression que j'ai entendu répéter très souvent dans cette Chambre—si fréquemment qu'elle est devenue un vieux cliché: " faites une accusation précise." Le ministre ne voit-il pas qu'il y a ici aujourd'hui sur le bureau de la Chambre, une accusation spéciale faite d'une façon plus solennelle qu'aucun député adressant la parole de son siège ne pourrait en porter une. Je n'hésite pas à dire qu'il n'y a jamais eu dans l'histoire politique du Canada, une accusation faite plus solennellement et avec plus de publicité, qui ait été répandue plus largement que cette accusation qui a été portée dans la ville de Saint-Jean, le 12 octobre dernier. Elle a été publiée dans tous les journaux du Canada et a été lue dans la province du Nouveau-Brunswick à cette grande assemblée où a parlé le premier ministre d'Ontario. Aucune accusation ne pouvait être faite plus publiquement et avec plus de précision que celle qui est maintenant sur le bureau de la Chambre. L'honorable ministre a dit hier qu'il accepterait volontiers l'enquête la plus complète et la plus libre. C'est encore là une déclaration que je lui ai entendu fréquemment faire à la législature du Nouveau-Brunswick. Mais s'il était disposé à accueillir une enquête de la façon la plus complète et la plus indépendante, pourquoi ne consentirait-il pas à cette enquête! Que lui importe, en tant qu'il s'agit de sa moralité et de sa réputation, que l'accusation soit portée, par mon honorable ami de Saint-Jean (M. Daniel) ou sous la forme de la déclaration solennelle de M. Mayes dans cette ville. La question est placée devant le public aussi complètement que nulle des procédures de cette Chambre ne pourrait le faire, et si l'honorable ministre a quelque respect pour sa réputation ou sa moralité il n'épiloguera pas sur la manière avec laquelle l'accusation peut être portée.

Le discours qu'il a prononcé cet après-midi était plein de dénégations et de violentes dénonciations contre ses prétendus calomniateurs. Mais, ne fallait-il pas s'attendre à ce que le ministre fasse les dénégations qu'il a faites? Y a-t-il un député qui pourrait supposer un moment que le ministre ne nierait pas les allégations contenues dans cette déclaration solennelle? Je demande à mes honorables amis des deux côtés de la Chambre d'examiner en toute conscience la prétendue défense que le ministre des Travaux publics a présentée cet après-midi. Mettez de côté ces dénégations générales, et ces dénonciations du parti conservateur et voyez s'il a touché un seul instant au fond ou au point principal des accusations qui sont contenues dans cet affidavit. A-t-il nié le fait ou même y a-t-il fait une allusion, qu'il existait une convention entre M. Mayes et M. McAvity telle qu'elle est alléguée précisément dans cette déclaration solennelle? Non, il ne l'a pas nié parce que, malheureusement pour lui, nous avons dans ce cas la preuve documentaire qui a été lue cet après-midi par mon honorable ami le député de Saint-Jean. Nous avons la preuve que M. McAvity n'a pas mis un dollar dans ce marché, qu'il n'avait aucun intérêt financier ou aucun autre intérêt excepté son piston politique avec le département des Travaux publics et que en raison même de ce piston politique, il a reçu la promesse de M. Mayes de lui payer 5 cents par verge cube sur chaque verge de déblai draguée dans le port de Saint-Jean et que, par cette convention il a reçu de M. McAvity, à même l'argent qu'il a touchée du département, l'énorme somme de $35,933. Le ministre des Travaux publics n'a pas cru devoir soulever cette face de la question. Pourtant, c'est le trait caractéristique de cette affaire, qui est le plus important en se plaçant au point de vue des électeurs du pays. D'après cette convention, le trésor du Canada a été volé de cette somme d'argent donnée à M. McAvity comme un pot-de-vin pur et simple en échange de son influence dans le département. Sur ce point, il ne peut pas y avoir de doute et par conséquent, le ministre a passé par-dessus cette face de la question.

Il a pourtant essayé de justifier l'inaction du Gouvernement à ce sujet en se basant sur le fait que ni M. Mayes ni M. McAvity ne pouvait être poursuivis en recouvrement de cet argent, à moins qu'il n'y ait eu connivence entre le ministre des Travaux publics et l'un ou l'autre de ces individus. Je sais que le ministre des Travaux publics est un avocat habile, mais je ne crois pas que l'affirmation qu'il a faite cet après-midi à ce sujet, soit acceptée par les hommes de loi ou même par les profanes du pays. Cela me semble une chose vraiment remarquable que le seul motif sur lequel un patron pourrait s'appuyer pour recouvrer l'argent dont il a été volé, fut que lui-même aurait été de connivence avec les personnes qui auraient volé. Pourtant, c'est là la conséquence de la prétention que le ministre a exposé cet après-midi. Il prétendait que la société qui a accordé un marché ne pourrait pas recouvrer de son employé ou de l'entrepreneur, l'argent dont elle aurait été volé, à moins qu'il n'y ait eu connivence avec la personne qui aurait commis le délit. Il me semble que cette prétention est tellement absurde qu'elle ne sera même pas prise en considération par quelques-uns des honorables députés de la droite.

M. O. S. CROCKET.

Mais, mon honorable ami de la ville de Saint-Jean a cité cet après-midi, notre code criminel relativement à la question de culpabilité de M. Mayes et de M. McAvity. Je n'ai moi-même aucun doute, que cette transaction tombe sous le coup de l'article que mon honorable ami a cité et qu'il y a eu d'après les termes de cet article une convention illégale et corruptrice entre M. Mayes et M. McAvity. Mais, en plus de cet article cité par mon honorable ami, il y en a un autre qui traite de la question légale:

Art. 159. Tout individu convaincu de quelque infraction prévue à l'article qui précède est inhabile à passer contrat avec le Gouvernement, ou à remplir aucun contrat ou aucune charge avec ou sous lui, ou à recevoir aucun profit en vertu d'un tel contrat.

Puisque telle est la loi,—et on ne saurait le contester,—alors, cette convention était illégale, et par suite entièrement nulle, et M. Mayes n'avait pas le droit de recevoir du département des Travaux publics la plus petite partie de cette somme. Ainsi donc, parlant en ma qualité d'avocat, je ne vois pas qu'il subsiste le moindre doute relativement à cet aspect de la question. Il n'est pas douteux que cette somme a été frauduleusement perçue par M. McAvity sur ce marché et que le département des Travaux publics et la caisse publique ont été frustrés d'autant. Notre Gouvernement n'a pas cru devoir jusqu'à présent prendre des mesures. J'ai déjà fait observer que le ministre des Travaux publics n'avait pas jugé à propos de citer M. Mayes en justice en raison du parjure qu'il l'accuse d'avoir commis en faisant cet affidavit; pas plus qu'il ne s'est pas hasardé à citer en justice le premier ministre de la province du Nouveau-Brunswick, en raison du prétendu libelle dont il se serait rendu coupable en lisant ou publiant cet affidavit dans la ville de Saint-Jean. J'ajouterai que ni le département des Travaux publics, ni le département de la Justice n'a intenté ni se propose d'intenter une action en recouvrement de cette somme dont le Trésor a été frustré. Aussi, j'invite instamment la Chambre à se demander si la conduite du ministre (M. Pugsley) est logique, lui qui se déclare tout à fait innocent dans l'espèce. Quelle que fût la personne contre laquelle une aussi vile calomnie aurait été proférée. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, l'honorable député (M. Crocket) se méprend du tout au tout sur le sens de mes paroles. J'ai déclaré que la calomnie consistait en ce qu'on m'accusait d'avoir reçu ces sommes depuis que j'étais ministre des Travaux publics. Telle est la calomnie qui a été proférée dans la ville de Saint-Jean; telle est la calomnie que l'on a répandue d'une extrémité à l'autre du Canada. Dans l'affidavit tel qu'il est conçu actuellement, donnant la date de 1905, je ne vois pas qu'il soit porté d'accusation dont on ait sujet de se plaindre. L'accusation se réduit à fort peu de chose en ce qui me concerne.

M. CROCKET: Je ne saurais cacher mon étonnement d'entendre celui qui occupe l'éminente position de ministre des Travaux publics au Canada déclarer de son siège au Parlement qu'il ne relève aucune accusation grave dans l'affidavit dont lecture nous a été donnée cet après-midi, au sujet de la conversation que M. Mayes prétend avoir eue avec le ministre à la date du 15 octobre 1905. L'honorable ministre oublie-t-il, la députation oublie-t-elle, que dans le cours de cet affidavit, le ministre actuel des Travaux publics est accusé d'avoir demandé à M. Mayes, et d'avoir reçu de lui, $2,000, comme pot-de-vin sur cette entreprise?

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

M. CROCKET: Le ministre prétend-il que tel n'est pas le sens de la déclaration?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas le sens que j'y attache.

M. CROCKET (lisant):

Le 15 octobre 1907, il m'arrivait un message téléphonique de la part du Dr Pugsley me priant d'aller le voir le jour suivant, ce que je fis.

"Pourquoi donc, docteur", lui demandai-je? "Je vous ai payé comme vous savez, à peu près $1,300, dans ma seconde cause contre Connolly, somme que vous avez presque offert de rembourser, ayant déclaré que vous trouviez M. Emmerson tellement lent à soumettre la question; et je ne dispose pas des fonds nécessaires. Je suis très obéré. Je suis appelé à rembourser de fortes sommes à la banque de Montréal en raison d'excédents de crédits". A ce moment M. George McAvity fit son apparition, et le docteur Pugsley déclara que les affaires de M. Mayes étaient tellement florissantes qu'une légère contribution de sa part serait très bienvenue. Je déclarai de nouveau que j'étais très obéré et que je ne voyais pas pourquoi le docteur Pugsley me demandait de l'argent. "Quel besoin en avez-vous", demandai-je? "Est-ce un emprunt que vous voulez faire?" "Voyez-vous", répondit le docteur Pugsley, "vous trouveriez commode d'avoir quelqu'un en mesure de vous obtenir des faveurs à Ottawa; il y a toujours quelque affaire en marche, et si vous n'êtes pas en mesure de me donner un chèque, faites un billet payable dans trois ou quatre mois. Je lui demandai pour quel montant, et il répondit pour à peu près $2,000 ou $2,300. "C'est trop", lui répondis-je, "mais je consentirais peut-être à vous faire un billet au montant de $2,000, payable dans quatre mois". Le docteur Pugsley rédigea le billet et je le signai. Il me donna l'assurance que je serais remboursé de ce montant ou que j'en recevrais l'équivalent.

Le ministre prétend-il que le changement de date rend cette déclaration anodine? N'était-il pas alors procureur général de la province du Nouveau-Brunswick, ministre de la Couronne? Est-il à son honneur, est-

il à l'honneur d'aucun Canadien, qu'on puisse l'accuser d'avoir ainsi promis à un entrepreneur, en négociation avec le département des Travaux publics du Canada, d'exercer son influence pour lui obtenir des concessions d'entreprises, de lui demander et de recevoir de lui une somme de $2,000? Si le ministre des Travaux publics juge qu'une telle accusation ne porte pas à conséquence, je suis convaincu que son opinion diffère de celle de la plupart des gens bien pensants de notre pays. C'est là une infraction des lois de notre pays, qu'il s'agisse du ministre des Travaux publics, ou d'aucun autre. L'honorable ministre fait montre d'une vive indignation à cause de cette erreur de date; et comme je l'ai fait observer, il a accusé le leader du parti conservateur dans le Nouveau-Brunswick d'avoir de propos délibéré lu " 1907 ", en vue de le mettre en cause comme ministre des Travaux publics. Or, voici le dilemme dans lequel il se trouve: si, comme il l'a prétendu cet après-midi, ce billet de $2,000 lui a été remis en paiement d'honoraires, quelle différence cela fait-il que ce soit arrivé en 1905 ou en 1907? La question n'est pas de savoir à quelle date le billet a été payé, mais plutôt de savoir pour quel objet il a été payé. A cet égard, la contradiction est complète entre la déclaration du ministre des Travaux publics d'une part, dans les termes où nous l'avons entendu lire dans cette enceinte, et la déclaration que M. Mayes a faite sous serment, au risque d'être condamné pour parjure si la vérité de son accusation ne pouvait être établie. Si les circonstances sont telles que le ministre les a déclarées, pourquoi s'oppose-t-il à ce que l'affaire fasse le sujet d'une enquête? Lui répugne-t-il de comparaître devant un comité de la Chambre et de faire une déclaration sous serment? Si les choses se sont passées comme il le prétend, la fausseté de l'accusation peut être prouvée en dix minutes par le témoignage qu'il rendra devant un comité spécial de la Chambre. Il lui suffirait de produire ses livres, et s'il est vrai comme il le prétend que cette somme représente des honoraires professionnels, ses livres en feront foi. A condition, bien entendu, qu'il tienne des livres, car, il a été constaté par une commission chargée de s'enquérir de certaines affaires dans la province du Nouveau-Brunswick. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Je prie l'honorable député (M. Crocket) de se conformer au règlement. Il enfreint le règlement en faisant allusion à des faits survenus ailleurs et qui sont de nature à me nuire. En temps opportun, je serai prêt à me défendre contre toute attaque à cet égard.

M. CROCKET: C'est dit d'une manière très plaisante, étant données les circonstances. Mais sûrement, dans la discussion de cette affaire, je dois être libre de donner tout exemple qui se présente à mon esprit. Ce que j'en ai dit, était pour faire voir que, s'il est vrai, comme l'a déclaré le ministre cet après-midi, dans cette enceinte, que cette somme de $2,000 représentait des honoraires professionnels, il ne lui faudrait pas plus de dix minutes pour en convaincre un comité spécial auquel il exhiberait ses livres, si toutefois, il tenait des livres; et j'allais faire observer que s'il ne tenait pas de livres, comme dans le cas de cette compagnie dont il était l'âme. . . .

L'hon. M. PUGSLEY: A l'ordre! Je suis fermement d'avis qu'il ne faudrait pas permettre à l'honorable député (M. Crocket) d'enfreindre le règlement. On a pris tellement de libertés à cet égard que même l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster), qui a pourtant l'habitude de recevoir et de donner sa large part de coups, a dû protester. J'espère que l'honorable député (M. Crocket) ne s'obstinera pas.

L'hon. M. FOSTER: Il n'a rien dit de contraire au règlement.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous êtes dans l'erreur.

M. SPROULE: En quoi a-t-il enfreint le règlement?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député n'a pas le droit dans le cours du présent débat de faire allusion à une compagnie de prêt à laquelle il me rattache, non plus qu'à ses livres. Cela n'a absolument rien à faire avec le présent débat. L'honorable député (M. Foster) se rappelle que l'autre jour il s'est trouvé dans la même situation quand on lui a rappelé quelque chose de nature à lui nuire. . . .

M. CROCKET: Sûrement l'honorable ministre (M. Pugsley) ne prétendra pas qu'il y ait là quelque chose d'injurieux pour lui. Si dans la gestion d'une importante compagnie de prêt il se dispense de tenir des livres, il n'a pas raison de se formaliser de ce qu'on lui rappelle cette circonstance.

J'en ai fini, monsieur l'Orateur, de l'alinéa de l'affidavit relatif au billet. Mais l'honorable ministre prétend-il que ce soit là le seul passage de l'affidavit qui lui fournisse sujet de plainte? D'après la remarque qu'il a interposée il y a quelques instants, j'ai cru comprendre qu'une fois la date corrigée il n'y avait rien dans l'affidavit dont il pût se plaindre ou qui lui donnât raison de citer en justice M. Mayes ou M. Hazen. Est-ce bien vrai? L'honorable député de Saint-Jean a consigné dans les débats le texte de l'affidavit en entier; et nous voyons qu'en outre de cette accusation, on reproche en toute lettre au ministre des Travaux publics, en sa qualité officielle, d'avoir connu l'existence d'une entente illégale à laquelle M. McAvity

était partie, et d'avoir cherché à forcer la main à M. Mayes dans l'intérêt de l'ami McAvity. Je prie le ministre des Travaux publics de dire s'il attache quelque importance à cette accusation. Silence: Qui ne dit mot consent, monsieur l'Orateur, je suppose. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Pas nécessairement.

M. CROCKET: Il n'attache aucune importance à une accusation de cette gravité. Et pourtant il voudrait faire croire à la députation que, par suite de la correction d'une erreur d'exécutant sur la machine à écrire, erreur contenue dans le paragraphe précédent, et qui ne changeait rien à la gravité de l'accusation portée contre son honneur de fonctionnaire public, il n'existe plus de raison pour qu'il intente de poursuite. Je ne pense pas, monsieur l'Orateur, que même ces honorables députés de la droite gobent pareille explication, et soyez assuré que les électeurs du Nouveau-Brunswick ne l'accepteront pas.

Je ne me propose pas de suivre l'honorable ministre dans la discussion de la correspondance dont il nous a donné lecture ce soir. Ce qu'il en a fait, j'imagine, était pour réfuter, autant que possible, la déclaration faite par M. Mayes qui se plaint qu'on lui a forcé la main. Mais je ferai observer ceci: le ministre prétend n'avoir accordé aucune faveur à M. Mayes, et pour le prouver il nous a lu des lettres remontant, si je ne me trompe, à l'été de 1908. Le ministre des Travaux publics n'ignore pas, j'imagine, qu'il s'est produit une rupture entre M. Mayes et son ami McAvity dans le cours de l'été dernier.

La Maritime Dredging Company, dont faisait partie M. John E. Moore, l'ami du ministre, était entrée en lice à cette date, et on s'intéressait moins à M. Mayes qu'à cette compagnie; c'est après cela que le ministre des Travaux publics tourna le dos à M. Mayes. Je suis convaincu, monsieur l'Orateur, que si une enquête était instituée on découvrirait des choses intéressantes au sujet de cette phase de l'affaire.

Une chose qui me paraît corroborer fortement la déclaration de M. Mayes, c'est la lettre du 22 août, je crois, citée par l'honorable député de Saint-Jean, et dans laquelle M. Mayes reproche au ministre lui-même d'avoir retardé le paiement des sommes qui lui étaient dues, pour favoriser M. McAvity. Est-il raisonnable de supposer que Mayes aurait écrit ainsi au ministre lui-même, si la chose eût été fausse?

Je considère que cette lettre, lue par l'honorable député de Saint-Jean en dit plus sur cette affaire que toute la correspondance déposée par le ministre et échangée après la scission entre Mayes et McAvity.

En analysant le discours du ministre, je constate qu'il consacre beaucoup de temps à défendre M. Hyman. Mais, monsieur l'Orateur, il n'y a rien dans cet affidavit qui attaque la réputation ou la conduite du précédent ministre des Travaux publics. Le ministre aurait mieux fait de s'occuper plutôt des accusations qui le concernent que de défendre M. Hyman de choses qui ne lui ont jamais été reprochées.

Je n'entrerai pas dans plus de détail, mais je déclare que je suis intimement convaincu que le devoir de l'honorable premier ministre est d'accorder une enquête. Les intérêts du parti conservateur seront mieux servis par le refus d'une enquête, car ce refus laissera planer des soupçons sur la tête du ministre des Travaux publics et sur le cabinet. Mais il n'y a pas que les intérêts du parti à considérer. Ce sont les intérêts du pays qu'il faut avoir en vue dans une question comme celle-ci.

L'honorable premier ministre et ses collègues dans le cabinet doivent avoir à cœur la réputation et l'honneur de leur Gouvernement et ils ne peuvent pas défier le sens moral de la population du Canada. Je vous demande, monsieur l'Orateur, si on élève le niveau de la morale politique et publique du pays, en refusant une enquête sur des accusations aussi graves que celles qui sont maintenant devant la Crambre, après l'extraordinaire silence et la remarquable inaction du ministre qui se plaint aujourd'hui avec tant d'indignation.

L'honorable député de Saint-Jean a cité deux cas qui me paraissaient analogues à celui qui nous occupe. Il a parlé des accusations portées par M. Hodgins contre les commissaires du Transcontinental national. En cette circonstance quelle fut la conduite du président de la commission? S'est-il borné à garder le silence, comme l'a fait le ministre des Travaux publics, sans demander une enquête? Non; il a immédiatement donné communication des accusations au chef du Gouvernement, pour qu'elles fussent déposées sur le bureau de la Chambre, et le premier ministre a compris qu'il était de son devoir d'instituer une enquête pour en constater l'exactitude ou la fausseté.

Comme l'a fait remarquer mon honorable ami, le cas était moins grave que celui qui nous occupe en ce moment, puisque les accusations de M. Hodgins étaient formulées dans une simple lettre à un journal de la Colombie-Anglaise. Elles n'étaient pas attestées par serment; elles n'étaient pas contenues dans une déclaration solennelle, et de plus elles n'étaient pas dirigées contre la conduite d'un ministre de la Couronne, mais contre de simples fonctionnaires du Gouvernement.

Malgré tout, l'honorable premier ministre a compris qu'il était de son devoir d'instituer une enquête. Or, les deux cas sont identiques et puisqu'il a accordé une enquête dans le premier, quelle excuse a-t-il

pour refuser de prendre connaissance de ces accusations contre un ministre, qui sont formulées dans un document attesté sous serment, de la manière la plus formelle et auxquelles on a donné la plus grande publicité?

L'honorable député de Saint-Jean a encore cité un autre cas analogue. Je n'en parle qu'à contre-cœur et uniquement à titre de précédent. Il y a exactement deux ans, un journal du Nouveau-Brunswick publia un regrettable écrit s'attaquant à la réputation d'un ministre de la Couronne. L'accusation ne portait pas sur la conduite officielle du ministre, sur l'administration de son département, mais sur sa conduite privée. Quelle fut l'attitude du premier ministre dans cette circonstance?

Le prédécesseur du représentant actuel du Nouveau-Brunswick dans le cabinet, c'est-à-dire du ministre des Travaux publics—je dois dire en passant que le ministre des Travaux publics agissait comme avocat du ministre dans cette affaire—nia toutes les accusations.

Dans ce cas, l'honorable premier ministre, pour justifier sa conduite, n'avait qu'un article de journal. L'affaire fut mise en discussion devant la Chambre, et le ministre en cause nia de la manière la plus formelle et la plus énergique toutes les accusations portées contre lui. Les honorables députés de la droite applaudirent ses dénégations tout comme ils viennent d'applaudir celles de l'honorable ministre des Travaux publics. Mais que fit l'honorable premier ministre? En acceptant la démission de son collègue, il lui dit: " Vous pouvez mépriser de vagues insinuations, mais quand il s'agit d'accusations précises, vous faites bien de les réfuter dès qu'elles sont formulées." Voilà ce que disait l'honorable premier ministre au sujet d'acusations qui ne visaient l'administration d'aucun département de son gouvernement. S'il pensait ainsi dans cette circonstance, que va-t-il faire aujourd'hui? Ne pourrait-il pas avec autant d'à-propos adresser les mêmes paroles au ministre des Travaux publics? N'avons-nous pas aujourd'hui une accusation précise? Comme je l'ai déjà dit, jamais accusation plus formelle, accompagnée de plus de détails n'a été formulée que celle qui est portée dans cet affidavit.

L'accusation fut lancée le 12 octobre 1908, et dans le cas précédent le premier ministre avait dit à son collègue qu'il faisait bien de refuter l'accusation dès qu'elle était portée, et cependant, dans le cas actuel, le ministre des Travaux publics est resté cinq ou six mois sans intenter de poursuites, sans faire la moindre démarche pour revendiquer son honneur, et aujourd'hui, à ma grande surprise, il s'oppose à toute enquête. Si l'honorable premier ministre s'imagine que cette attitude du ministre des Travaux publics appuyée par

M. O. S. CROCKET.

le Gouvernement, si ce dernier l'appuie, est de nature à grandir la réputation du Gouvernement ou la sienne, il se trompe grandement et il s'apercevra avant longtemps qu'il a eu tort de refuser cette enquête.

Je ne veux rien dire de blessant pour le ministre des Travaux publics, ni pour qui que ce soit, mais je maintiens que la dignité de la Chambre et l'honneur du Gouvernement exigent une enquête dans ces accusations. Si les dénégations du ministre des Travaux publics sont fondées, il sera l'homme le plus heureux du pays d'avoir eu l'occasion de démontrer la fausseté des accusations et de venger son honneur.

M. F. B. CARVELL (Carleton, N.-B.) : Après les explications si lucides et si convaincantes de l'honorable ministre des Travaux publics, il est inutile de perdre notre temps à discuter cette question. Mais c'est une affaire qui concerne le Nouveau-Brunswick, et à titre de représentant de cette province, je crois de mon devoir de prendre la parole pour dire ce que je pense de ce que je considère comme la plus lâche tentative qui ait jamais été faite au Canada pour obliger un homme de se retirer de la vie publique.

Je dirai quelques mots d'abord sur l'état de choses qui existait au moment où cet absurde document fut rendu public à Saint-Jean (N.-B.). Il faut se rappeler que depuis à peu près un an les conservateurs s'imaginaient être les maîtres absolus de cette province pendant vingt-cinq ans à venir. Dans le mois qui a suivi l'élection du 3 mars, je me suis fait dire vingt fois, par deux députés qui ne sont plus ici, que je ne serais jamais réélu dans mon comté; on disait à tous les députés libéraux du Nouveau-Brunswick que leurs jours étaient comptés; l'honorable député de York (M. Crocket) et l'honorable député de King-et-Albert passaient leur temps à visiter les clubs conservateurs d'Ontario et disaient partout que pas plus de deux députés libéraux seraient élus dans le Nouveau-Brunswick.

Quand vinrent les élections de 1908, nos adversaires croyaient fermement que cette province élirait 11 ou 12 députés conservateurs. Mais après deux ou trois semaines de campagne électorale, ils commencèrent à ouvrir les yeux; ils comprirent que leurs chances de seulement diviser la province étaient très douteuses et qu'il leur fallait frappr un grand coup pour se réhabiliter. Leur premier ministre est un homme de très belle apparence, et c'est le seul éloge que je puisse lui décerner. Ils décidèrent de l'envoyer en tournée dans Ontario et Québec, en compagnie de trois autres personnages. Leurs représentations n'eurent pas de succès et, pour me servir d'une expression populaire, ils revinrent la queue basse.

De retour à Saint-Jean, ils furent plus convaincus que jamais qu'il fallait absolument frapper un grand coup pour relever les esprits abattus de leurs partisans. C'est alors qu'on convoqua cette grande assemblée à laquelle assistaient tous les gros bonnets du parti conservateur, et à laquelle fut lu cet affidavit.

Je suis tenu d'accepter la parole de l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel) et d'admettre que le premier ministre provincial s'est tourné du côté de Mayes pour lui demander si la date ne devait pas être 1905 au lieu de 1907, mais je suis convaincu que cela a été murmuré et non pas dit à haute voix. Si la question avait été faite à haute voix, comment se fait-il que personne ne l'a entendue? Comment se fait-il que le lendemain il ne se soit trouvé personne dans la ville de Saint-Jean pour déclarer sous serment qu'il avait entendu le premier ministre faire la correction?

L'hon. M. PUGSLEY: Comment se fait-il que les représentants de journaux n'ont pu l'entendre?

M. CARVELL: Comment se fait-il que les représentants des journaux, qui avaient entendu le premier ministre, provincial dire " 1907 " ne l'ont pas entendu quand il s'est repris pour dire " 1905 "? Je le répète, je suis tenu de prendre la parole de l'honorable député de Saint-Jean, mais je persiste à dire que la correction n'a pas été faite à haute voix et de manière à être entendue par d'autres que l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel).

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur. . .

M. CARVELL: Je déclare que l'honorable député de Saint-Jean siège aujourd'hui en cette Chambre à la faveur d'une fausse déclaration.

M. DANIEL: Monsieur l'Orateur. . .

M. CARVELL: Qu'y a-t-il?

M. DANIEL: Si l'honorable député veut faire entendre par ce qu'il vient de dire que M. Hazen n a pas fait la correction comme j'ai dit, je dois dire que. . .

M. CARVELL: J'en appelle au règlement. Si c'est aussi au règlement que l'honorable député veut en appeler, qu'il le fasse, sinon qu'il me laisse continuer. Je n'ai pas l'intention de . . .

Des VOIX: A l ordre!

M. CARVELL: Si mon honorable ami veut en appeler au règlement, qu'il le fasse.

M. DANIEL: Je regrette de voir mon honorable ami en un pareil état d'excitation.

M. CARVELL: Je suis très calme. En quoi consiste votre appel au règlement?

M. Daniel: J'ai expliqué cet après-midi que M. Hazen, en donnant lecture de l'affidavit, s'est tourné du côté de M. Mayes et lui a adressé la parole sur son ton habituel et que M. Mayes. . .

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, ceci n'est pas un appel au règlement.

M. l'ORATEUR: Cela me paraît plutôt une explication personnelle.

M. DANIEL: Précisément.

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Carvell) a la parole, et l'honorable député (M. Daniel) ne peut l'interrompre qu'avec sa permission.

M. DANIEL: Je demanderai donc à mon honorable ami la permission de m'expliquer.

M. CARVELL: Je n'ai pas l'intention de permettre à l'honorable député (M. Daniel) de prononcer un autre discours. Nous avons eu trop d'interruptions de ce genre de la part des membres de la gauche. Plusieurs d'entre eux n'hésitent pas à dire quoi que ce soit à l'adresse d'un membre de la droite, mais quand on leur répond, ils se mettent à brailler et à geindre.

Une VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Je demande la rétraction de ces paroles.

M. l'ORATEUR: Je ne les ai pas entendues.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député les a pourtant prononcées à très haute voix et je les ai entendues. Il a dit:" Plusieurs d'entre eux n'hésitent pas à dire quoi que ce soit d'un membre de la droite ". Je lui demande de retirer ces paroles.

Une VOIX: Ecoutez!

M. l'ORATEUR: Ces paroles ont un sens bien général; il me semble toutefois qu'autant vaudrait les retirer.

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, si vous croyez devoir vous prononcer contre moi, je m'incline; mais je voulais renchérir sur l'honorable député de Toronto-nord.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas de cela qu'il s'agit, mais de rétracter ce que vous avez dit.

M. CARVELL: Si mon honorable ami. . .

Des VOIX: Rétractez-vous!

L'hon. M. FOSTER: Est-ce à dire que l'honorable député s'est rétracté? A-t-il retiré les paroles dont il s'est servi?

M. l'ORATEUR: L'honorable député va s'expliquer.

M. CARVELL: Si mon honorable ami trouve à redire à ces paroles—et je le suppose bien—je suis tout disposé à les retirer, car il trouve à redire à presque n'importe quoi.

L'hon. M. FOSTER: Venant de vous.

M. CARVELL: Maintenant que l'honorable député de Toronto-nord s'est permis sa digression habituelle et s'est opposé à certaines de mes paroles, je suppose qu'il va me laisser continuer mes observations.

M. CONMEE: C'est une bonne nature.

M. CARVELL: En effet, à cette phase de la campagne électorale, comprenant qu'il fallait tenter quelque chose pour sortir leurs partisans de leur torpeur, les conservateurs allèrent trouver M. Mayes et lui firent donner l'affidavit en question. Le document fut lu par le premier ministre du Nouveau-Brunswick, dans la soirée du 12 octobre, et les journaux du lendemain publiaient une déclaration du ministre des Travaux publics donnant la version exacte de ce qui s'était passé.

Plus tard, dans l'après-midi, le ministre des Travaux publics reçut une lettre de M. Mayes dans laquelle ce dernier admettait qu'une erreur s'était glissée dans l'affidavit. Bien que mon honorable ami (M. Daniel) puisse me contester le droit de parler du premier ministre du Nouveau-Brunswick, que les conservateurs considèrent comme un personnage auquel il est interdit de toucher, il me permettra de lui dire que depuis le 12 octobre jusqu'au 26 et même jusqu'à ce jour, M. Hazen n'a pas eu le courage de reconnaître publiquement son erreur et de déclarer que l'accusation qu'il a portée contre le ministre des Travaux publics est fausse. Je dirai même—et mon honorable ami est ici pour me reprendre si je me trompe—qu'il n'est pas à ma connaissance que le député de Saint-Jean lui-même ait eu le courage de corriger la déclaration faite à son bénéfice par le premier ministre de la province.

M. DANIEL: Il ne l'a jamais faite.

M. CARVELL: Telles sont les raisons qui ont provoqué cet affidavit absurde, et je ferai voir dans un instant dans quel but on ramène cette affaire sur le tapis. Ce document insinue que c'est dans un but inavouable que le ministre des Travaux publics a conseillé à M. Mayes d'aller trouver McAvity. Nous avons la déclaration du ministre des Travaux publics que M. Mayes, son client depuis nombre d'années, est allé lui demander s'il connaissait quelque personne solvable qu'il pût s'associer dans une entreprise de dragage, et que le ministre lui a indiqué M. McAvity.

Je veux profiter de l'occasion pour dire un mot de M. McAvity. Je ne crois pas qu'il y ait dans tout le Canada d'homme auquel on se soit acharné avec autant de ténacité que M. McAvity, que les journaux conservateurs attaquent sans cesse depuis un an. Je n'hésite pas à dire que le nom de McAvity sera encore honoré et respecté dans sa province quand ses diffamateurs seront oubliés. Je n'hésite pas à réclamer M. McAvity comme un de mes amis, et je le fais avec orgueil. Je défie qui que ce soit de lire cet affidavit attentivement et de dire qu'on peut faire le moindre reproche à M. McAvity ou que son rôle en cette affaire n'a pas été celui d'un homme d'affaires honorable.

Depuis quelque temps, on entend beaucoup parler de tripotage, et les journaux conservateurs sont remplis de caricatures à propos de M. McAvity et de ses prétendus tripotages; mais voici un document qui prouve de façon concluante qu'on n'a absolument rien à lui reprocher. M. Mayes dit que tous deux sont venus à Ottawa; il ajoute qu'il voulait que M. McAvity placât $20,000 dans l'entreprise, et je ne crois pas me tromper en disant que M. McAvity s'y refusait. M. McAvity et M. Mayes étaient venus à Ottawa pour se faire adjuger une entreprise à titre d'associés, et M. McAvity se devait à soi-même de faire un marché aussi avantageux que possible—je vois mon honorable ami sourire.

M. LENNOX: Cela nous fait tous sourire.

M. CARVELL: J'aimerais entendre l'honorable député indiquer en toute cette affaire une seule action de M. McAvity qui puisse être considérée comme déshonorante.

M. LENNOX: Toute l'affaire est déshonorante et malhonnête.

M. CARVELL: Mayes dit:

J'avais dit à M. McAvity de s'arranger de manière à obtenir au moins 400,000 verges de dragage, si c'était possible. M. McAvity est revenu me rejoindre et me fit entrer chez le ministre, M. Hyman, à qui j'expliquai la difficulté de se procurer un outillage considérable pour un travail peu important. M. Hyman promit que si j'obtenais l'entreprise et que je fusse le plus bas soumissionnaire, j'obtiendrais les 400,000 verges.

Qu'est-ce que M. McAvity avait à faire en tout cela? Il fut convenu entre M. Hyman et M. Mayes que si ce dernier était le plus bas soumissionnaire, il aurait l'entreprise de 400,0000 verges de dragage, ce qui devait lui permettre d'aller acheter un dragueur à Boston, et de plus, l'honorable député de York (M. Crocket) a déclaré ce soir, qu'il n'y a rien à reprocher à M. Hyman. S'il n'y a aucun reproche à faire à M. Hyman, à qui en a-t-on à faire? Pourquoi s'en prendrait-on à M. McAvity? M. Hyman a dit à M. Mayes que s'il était le plus bas soumissionnaire, il obtiendrait 400,000 verges de dragage, et ceci se passait

avant que rien n'eut été convenu entre Mayes et McAvity quant à la part de celui-ci dans l'entreprise.

Je tiens à répéter que cet arrangement entre le ministre des Travaux publics et M. Mayes, et auquel l'honorable député de York (M. Crocket) déclare ne rien trouver à redire, est antérieur à celui qui est intervenu entre Mayes et McAvity. Dans ces circonstances, comment peut-on prétendre que M. McAvity a mal agi. J'ignore si celui qui a rédigé l'affidavit de M. Mayes était au courant ou non, mais je dis que M. Mayes, de propos délibéré et faussement, a déclaré qu'il était le seul soumissionnaire pour cette entreprise.

On cherche aussi à tirer de l'affidavit une autre conclusion pour établir qu'il y a eu collusion quelque part entre le ministère des Travaux publics et M. Mayes.

M. Mayes a obtenu son entreprise puis il s'est engagé, pour bonne et valable cause, j'imagine, à donner à M. McAvity cinq cents par verge sur le prix convenu. Y a-t-il dans cette enceinte un député qui soutiendra que le Gouvernement n'a pas raison d'adjuger une entreprise au plus bas soumissionnaire pourvu que celui-ci fasse une offre acceptable? A une époque moins avancée de la saison, des avis d'adjudication avaient été publiés et, entre autres conditions, il avait stipulé que l'entrepreneur ferait usage d'un dragueur. M. Mayes fit une offre qui était de beaucoup la plus basse et inférieure à la moitié du chiffre de la soumission la plus élevée; mais, à cause de cette condition insérée dans le cahier des charges, le ministre des Travaux publics ne pouvait pas lui concéder les travaux. Il publia donc de nouveaux avis d'adjudication et supprima cette condition, afin de procurer à la population canadienne l'avantage de faire exécuter cette entreprise au plus bas prix possible. Deux soumissions furent reçues et la plus basse fut acceptée.

Je me demande comment on peut se présenter devant le public, lui dire la vérité et soutenir qu'il y a quelque chose de répréhensible dans cette affaire. Je suis bien aise de pouvoir déclarer ouvertement devant la Chambre que M. McAvity a eu le beau rôle. Nos adversaires me permettront de leur dire que M. McAvity soutiendra allègrement tous les procès qu'ils lui intenteront. M. McAvity n'a pas à revenir sur ce qu'il a fait et il est prêt à les affronter en tout temps. Une poursuite a déjà été intentée contre M. McAvity, mais elle remonte à plusieurs mois et nous n'en avons pas entendu parler depuis. Je serais surpris si nous en entendions parler désormais.

Ces messieurs se sont rués sur le ministre des Travaux publics. Il n'est pas nécessaire que je prenne sa défense, car il s'est défendu lui-même. Il a fait ressortir l'injustice des déclarations qu'on a faites; il a montré qu'il ne connaissait rien de la convention intervenue entre M. Mayes et M. McAvity; il a fait observer que cette affaire des $2,000 était une affaire personnelle d'un caractère professionnel entre M. Mayes et lui et il a ajouté, naturellement, qu'elle n'a pas été traitée en 1907.

Abordons maintenant les déclarations, je dirai les insinuations, faites en vue de rattacher d'une manière quelconque le nom du ministre des Travaux publics à cette affaire afin de ternir sa réputation. Sans en citer des passages, je signalerais à la Chambre la lettre adressée à M. Mayes par le ministre des Travaux publics le 24 d'août 1908. M. Mayes lui avait écrit une lettre qui, selon moi, frise plus le chantage que tout ce que j'ai vu dans les documents publics du Canada, et le ministre des Travaux publics lui a adressé cette réponse que personne, quelque audace qu'il eût, n'aurait osé écrire, ni rendre publique s'il avait été coupable des fautes que ces messieurs lui imputent. Il cite la lettre que M. Mayes lui avait adressée et il ajoute:

> Vous admettiez qu'il lui revenait une somme....

C'est-à-dire à M. McAvity.

> ....que vous étiez prêt, disiez-vous à lui payer si je consentais à admettre une nouvelle réclamation que vous vous proposiez de présenter et à acheter votre dragueur.

Voici la réponse:

> L'inconvenance de votre proposition, que je vous ai déclaré ne pouvoir accepter, n'a pas semblé vous frapper comme elle aurait dû le faire.

Puis il change de sujet et lui dit qu'il peut obtenir la somme que lui revient et que M. McAvity n'a rien à y voir. Je le demande, est-ce que ce sont des choses qu'aurait osé écrire quelqu'un qui aurait commis la faute que nos adversaires reprochent implicitement au ministre? Je ne lirai pas la correspondance que le ministre des Travaux publics a citée cet après-midi; mais, après avoir entendu la lecture de ces lettres, je le demande de nouveau, est-ce là le langage et la conduite d'un coupable?

M. Mayes est venu à Ottawa, il y a environ un an ou un peu moins. Il est venu en mai ou en juin, pendant la discussion du budget, et je tiens de bonne source qu'il a raconté cette histoire aux conservateurs et que l'un de ces derniers est venu trouver un représentant de la Nouvelle-Ecosse pour la lui confier. Ce député vint me trouver, me raconta l'affaire et crut qu'il y avait quelque chose qui pourrait causer de l'embarras à quelqu'un. M. McAvity fut mandé par dépêche. Il vint à Ottawa et dit: Vous

pouvez aller trouver votre ami et lui dire qu'il peut faire éclater sa bombe dès qu'il voudra. Je crois que le représentant de Saint-Jean connaît celui qui a transmis le message, je puis dire aux membres de la Chambre qu'il ne fut plus question de l'incident et que le crédit destiné au dragage à exécuter à Saint-Jean fut voté sans opposition.

M. DANIEL: Je dois dire à l'honorable député que je n'ai pas la moindre notion de l'incident dont il parle.

M. CARVELL: J'accepte cette déclaration. Nos renseignements vont un peu plus loin. M. Mayes, qui était à Ottawa en mai ou en juin dernier, tenta de faire renouveler son marché. Il commença par faire des menaces au ministre des Travaux publics au mois d'août, mais sans réusir. Puis, le vice-président de l'association conservatrice de Saint-Jean fit une offre ou une tentative de corruption en promettant de verser $20,000 dans la caisse électorale des libéraux si ceux-ci consentaient à acheter son dragueur. Ils refusèrent.

M. CROCKET: L'honorable député ignore-t-il que M. Baxter dont il parle, j'imagine, a nié cela sous la foi du serment?

M. CARVELL: Je le sais et je sais aussi qu'une personne que je croirais beaucoup plus volontiers affirme le contraire.

M. NORTHRUP: Il semble donc qu'il y a lieu de faire une enquête.

M. CARVELL: Après l'insuccès de toutes les tentatives et de toutes les stratagèmes familiers aux fourbes. . .

Quelques VOIX: Oh! oh!

M. CARVELL: M. Mayes se présente avec cette déclaration sous serment. De celle-ci, voici tout ce que j'ai à dire: Un homme qui, de son propre aveu, joue le rôle que M. Mayes a joué dès le début, un homme qui a recours aux expédients qu'il a employés quelques semaines avant le 12 octobre, n'hésiterait pas à aller plus loin s'il le jugeait nécessaire et à rédiger une déclaration sous serment afin de nuire au ministre des Travaux publics ou d'obtenir quelque chose qui serait utile à ses propres desseins.

Connaissant l'affaire et tous les intéressés, je suis prêt à accepter la parole du ministre de préférence à un boisseau de déclarations faites par un homme comme Mayes. Lorsque le ministre des Travaux publics déclare qu'il n'a pas été mêlé au marché, qu'il n'en a rien retiré, je ne conçois pas ce qui pourrait faire l'objet d'une enquête, et je me demande pourquoi on a soulevé cet incident. Il n'y a pas de motif apparent. Aucune grande question n'est en jeu à Ottawa. Rien ne motive ostensiblement un pareil incident dans le moment, ni la perte de deux ou trois jours d'un temps précieux qu'on consacre à cette discussion.

Mais il y a une raison occulte que je puis vous dévoiler. Cette question fut agitée pour la première fois au cours d'octobre dernier, lorsque le parti conservateur était dans l'adversité, et on la ramène sur le tapis au mois d'avril, lorsque ce parti se trouve au milieu des brisants au Nouveau-Brunswick. Je ne crains pas de dire qu'on pourrait lui enlever le pouvoir en moins de vingt-quatre heures en fomentant une révolte parmi ses propres adhérents dans la législature, voilà pourquoi on ravive cette question, non dans l'intérêt général, mais pour s'en servir au Nouveau-Brunswick dans l'espérance de détourner l'attention des habitants de cette province des ennuis que leur cause leur propre gouvernement. Ce gouvernement élu il y a un an et appuyé par plus des deux tiers des membres de la chambre d'assemblée, ce gouvernement qui, depuis, a violé tous les engagements qu'il avait pris envers ses amis comme envers ses adversaires, qui n'a fait que deux élections depuis un an et qui a été rebuté chaque fois, qui n'ose pas créer une vacance parmi la représentation, dont les partisans sont animés de l'esprit de révolte, qui sent la nécessité de faire quelque chose pour détourner l'attention publique de ses propres fautes; ce gouvernement, dis-je, a adopté cette ligne de conduite et il s'imagine qu'il atteindra son but en ternissant la réputation du ministre des Travaux publics.

Une tentative analogue a échoué au mois d'octobre 1908; pourtant, je dois dire qu'à mon avis, le représentant de la cité de Saint-Jean (M. Daniel) doit son mandat à cette fausse déclaration de M. Mayes. Par conséquent, je ne saurais tomber d'accord avec mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, qui déclare que cette déclaration n'a pas fait de tort au parti libéral. Elle lui a nui dans plusieurs parties de la province du Nouveau-Brunswick. Le lendemain du jour où l'affidavit a été lu, je me trouvais à trente milles, dans la campagne, et on me téléphona de me rendre en ville afin de rencontrer les membres du comité exécutif. Ceux-ci me déclarèrent que si cette histoire était vraie, je devais condamner toute l'affaire, sinon, ils m'abandonneraient. Je télégraphiai aussitôt au ministre des Travaux publics et je reçus une réponse de lui. Lorsque les journaux du soir parurent, mes électeurs ajoutèrent foi à sa réponse et cet affidavit ne m'a pas enlevé de partisan.

Cependant, je me suis rendu dans la ville de Saint-Jean et, après le jour fixé pour la présentation des candidats, j'ai eu l'occasion de visiter la ville de Sussex. Là, j'ai traité cette question et, à mon retour, le

lendemain matin, j'ai rencontré un ministre—qui a occupé le poste élevé de président de la conférence méthodiste—qui m'a appris que l'association des ministres du culte de la ville de Saint-Jean avait eu une réunion la veille et qu'elle avait décidé que ses membres ne pouvaient pas appuyer le Gouvernement à cause des révélations contenues dans cet affidavit.

M. CROCKET : J'avais cru que l'honorable député disait que l'affidavit ne signifiait rien.

M. CARVELL: Mensonge que tout cela! Cet homme me dit qu'il avait foi en sir Wilfrid Laurier et que le peuple requérait ses services pour un autre parlement, mais qu'après cet affidavit il lui était impossible de voter pour un candidat du Gouvernement.

Je dis sans hésitation qu'il n'y a contre le ministre des Travaux publics, aucune accusation qui demande enquête. Si quelqu'un de l'opposition croit à la véracité de ce compte rendu, et il semble y en avoir deux qui y croient, qu'il se lève et porte son accusation. Qu'on fasse cela et je serai de tout cœur disposé à accorder ce comité d'enquête qu'on demande, et je crois que tous les députés de ce côté-ci de la Chambre seront de mon avis. Je suis convaincu que M. McAvity sera le premier citoyen du Nouveau-Brunswick qui saisira avidement l'occasion de venir nous dire ce qu'il connaît de cette affaire. Que ces hommes, au lieu de se retrancher derrière un faux affidavit, se déclarent ouvertement et qu'ils assument la responsabilité de leurs accusations. Il leur sera alors facile d'obtenir une enquête.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est): Je ne voudrais pas suivre l'exemple de l'honone voudrais pas suivre l'exemple de l'honorable député qui vient de parler (M. Carvell) ni celui de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley) qui a retenu si longtemps l'attention de la Chambre. Je me bornerai strictement au sujet. Je le fais d'autant plus volontiers, monsieur l'Orateur, qu'il est évident que certains députés qui ont discouru sur cette question ne se sont pas donné la peine de lire l'amendement qui a été déposé entre nos mains. Nous avons perdu une demi-journée à écouter d'intéressantes relations historiques et la discussion de sujets divers, tandis qu'on ignorait absolument la question principale. J'espère que je saurai discuter cette question sans parti pris et sans acrimonie. Si je comprends bien la question—et je crois qu'après un moment de réflexion tous les députés seront de mon avis—l'antipathie et l'acerbité de langage qui s'en est suivie aujuord'hui n'avait nullement leur place. Cela est dû au fait que le ministre des Travaux publics s'est appliqué si énergiquement à repousser une attaque imaginaire contre lui-même et quelques-uns de ses amis, qu'il n'a pas eu le temps de lire l'amendement. Mon honorable ami (M. Carvell), qui m'a précédé, a prétendu que l'affidavit en question était un tissu de mensonges, une parfaite absurdité.

En terminant, il nous a déclaré que dans sa province le sentiment populaire est soulevé à un tel point que toutes les classes d'électeurs sont prêtes à renoncer à leur vieille allégeance au gouvernement Laurier si les allégués de cet affidavit sont prouvés. Désireux de répondre aux désirs de la population, les députés de la gauche demandent à leurs collègues de la droite de leur donner l'occasion d'établir la véracité ou la fausseté de ces allégués. Le ministre des Travaux publics est trop bon avocat et politicien de trop d'expérience pour pouvoir s'imaginer que cet amendement comporte une attaque contre lui.

Quelle est la question soumise à la Chambre? Il nous est impossible de faire ici la preuve de ces déclarations. Ce dont nous avons été témoins aujourd'hui, nous démontre que cette Chambre ne peut s'ériger en tribunal et juger de la véracité d'accusations portées contre un ministre de la couronne ou son prédécesseur; et cet amendement n'oblige pas la Chambre de juger cette question.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez! écoutez!

M. NORTHRUP : Cet amendement contient des déclarations de la plus haute gravité. J'ose dire que l'honorable député qui m'a précédé (M. Carvell) ne saurait nier que si l'affidavit de M. Mayes est vrai—et ni moi ni aucun député de la gauche ne prétend qu'il l'est—alors le chef du Gouvernement se doit à lui-même de permettre une enquête. Si l'affidavit est faux, le ministre des Travaux publics est un des hommes les plus injustement persécutés du pays, et celui qui lui fait le plus grand tort est l'honorable député qui refuse de faire une enquête qui lui permettra de rétablir sa réputation. Il est malheureux, peut-être, que nous ne nous accordions pas sur la nature des accusations. Permettez-moi d'illustrer un point: le ministre des Travaux publics a longuement retenu l'attention de la Chambre aujourd'hui et en d'autres occasions pour établir ce qu'il prétend être une grave erreur dans la première déclaration, la date étant 1905 au lieu de 1907. J'ai lu l'affidavit avec soin et ai écouté les déclarations du ministre des Travaux publics.

J'ose dire qu'il n'y a pas un seul avocat au Canada, pas même le ministre de la Justice (M. Aylesworth), qui n'avouerait qu'il n'est d'aucune importance que la date soit " 1907 " ou " 1905 ". Et voici pourquoi chacun explique les faits à sa manière. M. Mayes fait une déclaration, et

le ministre en fait une autre. Que vous acceptiez l'une ou l'autre, le résultat est le même, de sorte qu'il est indifférent que la date soit 1905 ou qu'elle soit 1907. Si le ministre des Travaux publics a dit la vérité, toute la vérité et rien que la vérité, et si les $2,000 qu'il a reçus ne couvraient que ses honoraires légitimes, il avait le même droit auxdits honoraires après son accession au ministère. Si, d'un autre côté, la déclaration assermentée de M. Mayes est vraie, et si ces $2,000 ont été la récompense de l'aide et de l'influence du procureur général du Nouveau-Brunswick qui serait intervenu pour assurer des faveurs à cet entrepreneur, l'honorable ministre (M. Pugsley) n'avait aucun droit de toucher ces $2,000, pas plus avant qu'après son accession au ministère. D'après les dispositions du code criminel qu'on nous a lues cet après-midi, le procureur général du Nouveau-Brunswick, si les accusations de M. Mayes sont vraies, et bien qu'il ne fit pas partie de cette Chambre, participait à une transaction illégale où les coupables étaient passibles d'une peine de sept ans d'emprisonnement. Je me demande alors si aux députés des deux côtés de la Chambre qui veulent consciencieusement s'acquitter de leur mandat et s'enquérir des faits, l'on n'a pas donné des raisons suffisantes d'étudier cette affaire.

Partons du fait indiscutable que M. Mayes était un des clients du procureur général du Nouveau-Brunswick, avec qui il avait eu certaines conversations, et que M. McAvity, le chef du partie libéral à Saint-Jean, était connu du procureur général, et que entre M. Mayes et M. McAvity il avait été question de l'obtention d'une entreprise à Ottawa. Je crois que personne ne niera—le ministre des Travaux publics l'admet lui-même—que M. Mayes ait essayé d'obtenir une entreprise de dragage quelconque à 49 cents la verge. L'on reconnaît aussi qu'après une conversation entre M. Mayes et le procureur général du Nouveau-Brunswick, MM. Mayes et McAvity se rendirent à Ottawa dans le but de s'assurer une entreprise. Personne ne nie que M. Mayes et M. McAvity vinrent au bureau du ministre des Travaux publics de l'époque (M. Hyman) où pénétra M. Mayes, tandis que M. McAvity restait à la porte. Je ne puis dire ce qui se passa dans ce bureau.

Mais tous s'accordent avec moi sur les faits que j'ai exposés jusqu'ici. Jusqu'à ce jour où M. McAvity pénétra dans ce bureau M. Mayes n'avait pas d'entreprise et n'en pouvait apparemment pas obtenir. A la sortie de M. McAvity, M. Mayes entra et obtint le contrat à six cents de plus que la soumission demandait.

L'hon. M. PUGSLEY: L'affidavit ne dit pas cela. Ce qu'il déclare, c'est que M. Mayes entra et demanda à M. Hyman s'il pouvait obtenir l'entreprise de 400,000 verges, ce qu'il voulait savoir avant de transporter son outillage. Et M. Hyman lui dit qu'il aurait l'entreprise s il était le plus bas soumissionnaire.

M. NORTHRUP: De quelle partie de mes assertions le ministre se plaint-il?

L hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a dit que le contrat fut alors conclu.

M. NORTHRUP: Non, j'ai dit que M. McAvity entra et laissa M. Mayes à la porte. Quelque temps après, M. McAvity sortit et M. Mayes entra. Nous ignorons ce qui c'est passé, mais nous savons bien que M. Mayes obtint l'entreprise à 6 cents de plus que, depuis des mois il s'était offert d'entreprendre ce travail. Le même jour, ou le jour suivant, mais je crois que c'est le même jour, l'ingénieur en chef du ministère écrivit à M. Mayes, lui promettant 400,000 verges de plus. Maintenant, si M. Mayes obtint l'entreprise de 400,000 verges additionnelles je crois que le ministre devra avouer que cette entreprise ne fut pas soumise à la concurrence publique. Rien ne démontre qu'elle fut la somme consacrée aux annonces, et je m'en occupe guère. M. Mayes réussit à obtenir une entreprise et, après une conversation avec M. Hyman, on lui accorda 400,000 verges de plus.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas là du tout la preuve. L'on ne dit pas que c'étaient là 400,000 verges additionnelles.

M. NORTHRUP: Ce n'était pas d'abord 400,000 verges. La quantité a été considérablement augmentée.

L'hon. M. PUGSLEY: Les autres soumissions couvraient 400,000 verges.

M. NORTHRUP: On devait lui garantir 400,000 verges, et le fait que M. Lafleur écrivit à cet effet prouve que l'affaire ne s'est pas terminée en premier lieu. Il amena alors son dragueur. Le même jour qu'il apprit que l'entreprise serait beaucoup plus considérable que celle qu'il n'avait pu obtenir, M. Mayes signe une convention abandonnant à M. McAvity tout ce qu'il retirerait de son entreprise en plus de 50 cents la verge. Tels sont les faits. Que fit M. McAvity pour gagner cette différence entre 50 cents et le prix de l'entreprise? Nous voulons que ce soit là un des sujets de l'enquête. Personne n'a pu dire ce qu'avait fait M. McAvity, excepté ses services d'entremetteur. Peut-être fit-il quelque chose. Mais quand un homme obtient une entreprise de dragage à 6 cents la verge de plus qu'il ne demandait, et que la quantité est beaucoup plus considérable qu'il ne l'avait espéré, et que de plus il est aidé du chef du parti libéral dans sa ville, à qui il convient de payer $36,000 du pro-

duit de son entreprise, n'y a-t-il pas là matière à enquête?

Ce n'est pas à moi d'accuser M. McAvity. Cela ne m'occupe pas. Ce n'est pas mon affaire de dire que M. Mayes est un saint; je ne le connais pas du tout. Mais c'est le devoir du très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), qui est responsable de l'honneur du Parlement et de l'administration intègre des députés, qui est responsable à la population du Canada, envers laquelle il est tant endetté pour avoir obtenu si souvent sa confiance, c'est son devoir, dis-je, de sauvegarder les intérêts du public, ce qui n'a pas eu lieu, évidemment, quand M. McAvity a pu réaliser sur une transaction de ce genre, la somme de $36,000. Inutile d'aller plus loin, en présence de ces faits admis, pour justifier la demande d'une enquête.

Mais il y a autre chose. Le procureur général du Nouveau-Brunswick s'est fait payer $2,000 par ce même M. Mayes. Je n'ai pas à décider si cette somme était destinée à acheter son influence pour obtenir des entreprises, ou bien si elle lui a été payée comme honoraires d'avocat. Mais quand un homme jure, sachant qu'il peut être emprisonné s'il ne dit pas la vérité, que ces $2,000 sont une commission illicite au procureur général de sa province, pour l'obtention d'une entreprise, je suis forcé non seulement de le croire, mais de dire au très honorable chef du Gouvernement qu'il y a incontestablement lieu de tenir une enquête. C'est bien bel et bon pour l'honorable député de Carleton (M. Carvell), qui m'a précédé, de dire qu'il accepterait la parole du ministre de Travaux publics de préférence à un boisseau d'affidavits, tellement il a confiance en lui. Ceci prouve exactement que la Chambre est impropre à juger une question de cette nature. Il est absolument certain aussi que M. Mayes n'a pas été payé aussitôt que ses travaux furent terminés. Il n'y a pas de doute de ce côté. On peut différer d'opinion sur le motif du retard apporté à l'acquittement de ces comptes. M. Mayes allègue une raison, le ministre des Travaux publics allègue une autre, mais le fait brutal reste: M. Mayes n'a pas été payé dès qu'il eût achevé ses travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Il fut payé de la manière ordinaire.

M. NORTHRUP: J'espère, en présence de la lettre de M. Mayes, en date du 22 août, protestant qu'on le faisait trop attendre, et en présence de la réponse du ministre, en date du 24 août, que le ministre ne va pas prétendre qu'il a payé M. Mayes avec promptitude. Imaginez la fausse posture en laquelle se trouverait M. Mayes si, ayant été payé promptement pour le travail qu'il avait terminé dans le mois de juillet, il avait écrit une lettre comme celle-ci à la date du 22 août:

L'honorable Wm Pugsley,
Ministre des Travaux publics, Saint-Jean.

Cher monsieur,—Je regrette que vous ayez jugé à propos de me retenir le paiement de mon état de compte du mois de juillet, de même que la balance qui m'est due sur mon entreprise, parce que, me dites-vous, M. McAvity vous a télégraphié que je lui dois un certain montant....

Il subissait donc une contrainte, et de la part de M. McAvity, qui l'avait toujours exploité.

....votre conduite n'est pas logique. La réclamation de M. McAvity contre moi est une affaire personnelle, et n'a rien de commun avec les transactions entre le département et moi. A mon avis, j'ai déjà plus qu'acquitté ce que je devais à M. McAvity. Il m'a proposé de remplir certaines conditions qui me feraient obtenir plus de travaux, en disant que je serais mieux traité à l'avenir par les fonctionnaires du département. Il m'a complètement manqué de parole sous ce rapport....

Et la convention en vertu de laquelle il s'engageait à cela fut signée le 6 septembre, après qu'il eut reçu ses $400,000 et avant qu'il eut reçu ses $36,000 pour les travaux exécutés. Maintenant, M. Mayes dit qu'il n'a pas voulu faire davantage pour M. McAvity, et les fripons,—pardon, je ne veux pas employer d'expression déplacée—les deux gentlemen, dis-je, se brouillèrent.

....il m'a complètement manqué de parole sous ce rapport, et j'ai l'intention maintenant, de revendiquer mes droits en le poursuivant pour recouvrer le très fort montant que je lui ai payé, environ $36,000. Vous savez pertinemment que la réclamation de M. McAvity représente une commission sur le prix de mon entreprise avec votre département, pour m'avoir aidé à obtenir cette entreprise, et m'avoir promis de faire tout en son possible pour m'en procurer d'autres....

Voici maintenant l'opinion qu'il avait du ministre à la date du 22 août:

....N'ignorant pas ces détails, pourquoi useriez-vous de votre position pour placer le couteau sur la gorge à celui qui a exécuté les travaux afin d'en faire profiter un intermédiaire?

J'aimerais à demander au ministre. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Lisez ma réponse.

M. NORTHRUP: Avec plaisir, si vous voulez me la faire parvenir.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle est rendue au bureau du hansard. Je vais l'envoyer chercher.

M. NORTHRUP: Je la lirai si le ministre veut me la faire parvenir avant que j'aie terminé mon discours. Ce que je tiens surtout à faire voir, c'est que M. Mayes, à la date du 22 août, dit au ministre qu'il a fait avec M. McAvity, une convention criminelle aux termes de la loi, et que la commission a été payée à McAvity en con-

travention aux articles mêmes cités par l'honorable député de Saint-Jean. Il écrivit au ministre disant: Vous savez qu'il en est ainsi; vous le saviez le 22 août. Et ici, l'entrepreneur dit au ministre en termes de reproches qu'il est surpris de se voir mettre le couteau sur la gorge, vu que c'est lui qui a fait l'ouvrage, et que M. McAvity, à la connaissance du ministre, n'a fait qu'user de son influence, et empoche tout le profit. Nous verrons, lorsque nous recevrons la réponse du ministre, ce qu'il a répondu à l'accusation tendant à établir qu'il savait déjà ce qui se passait, ou du moins qu'il le savait dès le 22 août, et qu'il écrivit en réponse une lettre peu sérieuse disant qu'il était indifférent à cette affaire.

On aurait cru que le ministre compétent, en entendant cette déclaration de l'entrepreneur Mayes, se serait cru justifiable d'intenter une poursuite contre Mayes et McAvity pour collusion. J'aimerais à demander au ministre de la Justice, si je le voyais à son siège, quel serait le verdict du tribunal, advenant qu'une action serait intentée par le ministère public contre Mayes et McAvity, et que ce dernier fût placé dans le banc des témoins pour répondre à cette déclaration. Nous savons ce que McAvity lui-même a juré, et il serait curieux d'entendre ses explications. Je ne l'attaque pas, mais c'est une personne que l'honorable député de Carleton (M. Carvell) a louangée d'une façon outrée. J'aimerais entendre ses explications sur la transaction qui lui a permis d'empocher environ $36,000 et qui, d'après M. Mayes, ne lui a pas coûté un sou ni aucun trouble, si ce n'est l'emploi de son influence auprès du ministre pour obtenir une adjudication.

Cette adjudication était honnête ou ne l'était pas. Ce n'est pas à moi à décider, mais à un tribunal d'enquête. Mais si c'était une adjudication honnête, ne croyez-vous pas, monsieur le premier ministre, que McAvity a obtenu cet argent sous de faux prétextes, puisqu'il déclara à Mayes: "Nous avons à faire avec un gouvernement si malhonnête, que vous aurez besoin de mon influence pour obtenir une entreprise honnête." Et si c'était une affaire louche, ne croyez-vous pas, monsieur le premier ministre. . .

M. NESBITT: J'en appelle au règlement. L'honorable député doit s'adresser au fauteuil.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'objection est maintenue.

M. NORTHRUP: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur. Je vous prierais alors de bien vouloir demander au chef du Gouvernement ce qu'il pense de ces déclarations, s'il croit que c'est une adjudication honnête ou malhonnête qui a été accordée à M. Mayes, et si c'est une entreprise légitime, une entreprise susceptible d'être accordée raisonnablement à n'importe quel citoyen, comment McAvity a pu en soutirer $36,000. N'est-ce pas à croire qu'il a obtenu cet argent sous de faux prétextes? Et si c'est une transaction illégitime, alors je crois que le premier ministre se doit à lui-même et à son parti de tenir une enquête pour savoir comment cette entreprise a été obtenue.

Maintenant, voici la lettre du ministre datée du 24 août, en réponse à celle datée du 22 août, que je viens de lire:

A monsieur G. S. Mayes,
Saint-Jean.

J'ai reçu la vôtre du 22 courant, et en réponse, je vous rappellerai qu'en vous informant de l'avis que j'avais reçu de M. McAvity tendant à établir qu'il était intéressé aux montants d'argent que mon département vous payait, et me priant de ne pas vous les acquitter tant que vous n'auriez pas réglé, vous avez admis lui devoir un certain montant que vous étiez prêt à lui payer pourvu que je vous achète votre drague et que je vous accorde une autre réclamation que vous alliez faire. L'inconvenance de votre proposition, comme je vous l'ai dit, ne semble pas vous avoir suffisamment pénétré.

Comme vous niez vous-même dans votre lettre ne rien devoir à M. McAvity, je n'ai pas l'intention de m'immiscer dans cette affaire, et vais donner instruction au comptable de vous acquitter le montant qui vous est dû par le département. Si vous avez quelque autre réclamation contre le département, elle sera jugée selon son mérite. Que vous deviez à M. McAvity ou que vous l'ayez déjà plus que payé, je vous prie de croire que ce sont autant de détails qui me laissent absolument froid.

Cette lettre est la réponse à celle de M. Mayes en date du 22 août, dans laquelle il apprend au ministre qu'une convention illicite a été faite entre lui et McAvity. Combien de temps auparavant, nul ne le sait. Nous serions tenté de croire que c'est une corroboration de l'affidavit de Mayes, où il est dit que le procureur général, l'actuel ministre des Travaux publics (M. Pugsley) le savait dès le commencement. Mais comme le ministre n'a pas nié la déclaration de M. Mayes, dans laquelle il dit que le ministre était au fait de ce détail avant de lui en avoir parlé dans sa lettre du 22 août, je crois que le premier ministre doit trouver cette raison suffisante pour tenir une enquête, afin de s'assurer à quelle date le ministre a appris en premier lieu l'existence de cette convention.

Les parties en cause ne contestent pas les détails dont j'ai parlé jusqu'ici, et la question semble se résumer à décider ce que doit faire le Parlement quand un affidavit comme celui-ci est déposé à la Chambre. Le Parlement doit faire l'une de deux choses, soit de déclarer que ces accusations, affirmées sur la foi du serment,

sont si insignifiantes qu'il méprise même de les examiner, ou bien d'instituer une enquête.

Je veux nullement contester l'assertion de l'honorable ministre des Travaux publics. Lorsqu'il dit qu'il n'y a pas un mot de vérité dans cette accusation ou dans toute autre. Je serais dans mon tort si je refusais d'accepter sa parole, car la façon particulière dont est fait l'exposé de cette cause, me frappe. Et je crois que tous les membres de cette Chambre diront avec moi qu'il ne peut y avoir rien de plus absurde, lorsque des accusations sont portées, accusations qui si elles sont vraies devront, le très honorable premier ministre l'admettra lui-même, avoir des résultats très graves, que d'accepter comme une réponse suffisante et complète pour cette Chambre et pour le pays, comme une revendication satisfaisante de l'honneur du Gouvernement, la réponse que l'honorable premier ministre se prépare à nous faire, comme on peut le supposer d'après les paroles du dernier orateur, lorsqu'il nous dit: Je repose plus de confiance dans la parole de l'honorable ministre des Travaux publics que dans un boisseau d'attestations sous serment, et conséquemment je n'accorderai pas d'enquête.

Nous ne devons pas oublier que tout le monde ne pense pas de la même manière dans des questions de ce genre. Peut-être que le ministre des Travaux publics a lu un article du " Globe " de Toronto, journal qui est loin de lui être hostile. Le rédacteur de ce journal, et on ne dira pas qu'il a des sympathies conservatrices, a regretté du plus profond de son cœur, il a même presque lancé des malédictions sur le parti conservateur parce qu'il aurait forcé le ministre des Travaux publics à se démettre et à retourner travailler dans son bureau d'avocat à Saint-Jean, qui lui rapporte beaucoup, jusqu'à ce que cette affaire soit élucidée et des accusations semblables repoussées. Cet article est long, et je n'en lirai que le dernier paragraphe. Il se lit:

Les ennemis de M. Pugsley, réussiront à priver le pays. . .

L'hon. M. PATERSON: Cet article n'a pas trait à l'accusation présente.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne se rapporte pas du tout à l'affaire Mayes.

M. NORTHRUP: Certainement.

M. SUTHERLAND: Cela n'a rien à faire avec le sujet en discussion.

M. NORTHRUP: L'accusation portée dans l'autre cas est différente de celle-ci. Je n'ai pas dit que cette accusation était vraie; je n'ai pas dit que l'accusation dont parle le " Globe " soit vraie, mais je m'efforce de faire voir l'effet que ces accusations produisent sur l'opinion publique, et que la seule manière d'y faire face est d'avoir une enquête.

Nous trouvons dans la mère patrie, dont l'honorable premier ministre aime tant à parler, des précédents qui jettent de la lumière sur la vie publique dans ce pays. Plusieurs membres de cette Chambre se rappellent le cas de Lord Henry Lennox, en 1876, Lord Lennox était alors membre de l'administration conservatrice, il était en même temps un des directeurs de la compagnie des tramways de Lisbon, qui avait le malheur d'avoir pour promoteur une personne qui faisait des promesses exagérées qui ont mis des actionnaires dans l'embarras.

Un actionnaire a poursuivi les promoteurs, et le tribunal, en rendant jugement contre ce dernier a déclaré que si les directeurs de la compagnie n'avaient pas négligé leurs devoirs, que la compagnie ne se serait pas trouvée dans cet état. Lord Henry Lennox était un des directeurs de la compagnie, et en même temps ministre de la couronne. Ces événements avaient eu lieu cinq ans auparavant, alors que Lord Lennox n'était pas ministre, car je ne crois pas que les conservateurs, fussent au pouvoir à cette époque. Un membre de la gauche envoya un mot à d'Israéli, le premier ministre pour lui dire qu'il voulait donner avis d'une motion dans laquelle il se proposait de demander au Gouvernement de déclarer catégoriquement ce qu'il se proposait de faire au sujet du jugement du tribunal dans cette cause dans laquelle, if faut s'en rappeler, Lord Lennox n'était pas du tout partie, de sorte que les remarques des juges ne l'atteignaient pas du tout; cependant dès que le premier ministre anglais eut reçu cette lettre, il l'envoya à Lord Lennox, qui lui remit aussitôt son porte-feuille. Le jour suivant, Lord Lennox s'expliqua devant la Chambre, et le premier ministre vint déclarer aussitôt après, que c'était avec regret et qu'il avait reçu et accepté la démission de Lord Lennox qu'il approuvait de défendre son honneur, en remettant son portefeuille, et sans demander à ses collègues de partager avec lui aucune responsabilité. Il s'est présenté un autre cas de même genre dans la mère patrie, en 1903, lorsqu'un M. Fisher, qui était membre d'une administration conservatrice, je crois, s'est trouvé intéressé avec certaines autres personnes dans une question de brevets. Les affaires tournèrent mal et l'entreprise ne donnait pas de profits. M. Fisher, personnellement, n'avait pas plus d'intérêt dans l'affaire que vous ou moi pouvons en avoir monsieur l'Orateur, mais dans le cours du progrès, il devint évident que certaines personnes qui avaient souscrit des actions, allaient perdre leur ar-

gent et l'on expliqua à M. Fisher que vu que quelques-uns de ces actionnaires pouvaient avoir été entraînés à souscrire, à cause de sa présence dans la compagnie, il était de son devoir de prendre des mesures, pour que ces actionnaires, ne perdissent rien. M. Fisher les remboursa 40 chelins au louis, et remit son siège dans la Chambre afin que l'on ne pût faire porter aucun blâme à ses collègues, bien qu'il fût innocent. M. Balfour, regretta l'effet malheureux de ces révélations, et déclara que la démission de M. Fisher était une perte pour le pays. M. Campbell Bannerman parla dans le même sens, et un honorable député, dont la voix a souvent retenti dans cette Chambre, l'honorable Edward Blake, n'a pu laisser passer la question sans y mettre quelques mots de consolation. Il a dit:

> Tout pénible que cela ait pu lui être, l'honorable ministre par sa conduite a vengé sa réputation....

Et voici, monsieur l'Orateur, le point sur lequel je désire appelé l'attention de l'honorable premier ministre:

> ....il a aussi maintenu l'honneur et la réputation de cette Chambre.

C'est en ma qualité de membre de cette Chambre, en ma qualité de Canadien que je demande à l'honorable premier ministre de laisser adopter cet amendement, d'accorder une enquête, et monsieur l'Orateur, si une enquête est instituée et si l'on trouve que cet affidavit est faux et que cet homme Mayes a malicieusement essayé de ruiner la réputation d'un homme qui, dans ce cas, vaudrait beaucoup mieux que lui, le très honorable premier ministre et ses amis ne doivent pas avoir la moindre crainte que nous, de ce côté-ci de la Chambre, refuserons de faire tout ce qui sera nécessaire pour épargner au coupable une punition méritée, et si, d'un autre côté, il est démontré à l'enquête que ses accusations reposent sur une certaine base, alors cette Chambre, ayant devant elle le rapport du comité qui aura entendu les témoignages, qui aura entendu celui de M. McAvity, donné sous serment par lui-même en personne et non pas par l'entremise de son représentant temporaire dans la Chambre, alors le Parlement sera en état de dire s'il faudra absoudre ou punir ceux qui ont trempé dans les transactions. On semble avoir perdu de vue dans cette discussion que si l'histoire racontée par Mayes est vraie, le ministre actuel des Travaux publics (M. Pugsley), se trouve par le fait impliqué dans la dernière partie de l'accusation, qui se rapporte au délai apporté au paiement, tant que M. McAvity ne s'était pas exécuté. Mais si cela n'est pas vrai, et si la première partie de l'histoire l'est, et s'il est vrai que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a reçu $2,000 pour son influence à Ottawa, l'affaire ne serait pas aussi directement du ressort de cette Chambre.

L'honorable ministre dit: Qu'un député porte une accusation et je verrai avec plaisir instituer une enquête. Je voudrais que le ministre de la Justice fut présent dans le moment, afin que je puisse lui demander en quelle manière un membre de la gauche doit mettre sa réputation et son siège au jeu afin de punir quelqu'un pour une action qu'il aurait faite avant de devenir membre de cette Chambre, action pour laquelle nous ne pourrions pas le punir, même si les faits affirmés dans la déclaration de Mayes étaient établis hors de tout doute. Personne ne prétendrait dire que si les faits sont vrais, et je me garde bien d'exprimer mon opinion à ce sujet—mais s'il est vrai que le procureur général du Nouveau-Brunswick d'alors a reçu $2,000 à une époque où n'était pas encore membre de cette Chambre, il serait oiseux de prétendre qu'il a perdu droit de siéger ici à cause de fautes commises il y a quelques années, avant de devenir membre des communes, et bien que les deux côtés de la Chambre soient prêts à accepter cette manière de voir, la question est tout autre s'il est prouvé que l'assertion est vraie, quand il s'agit pour le premier ministre de décider s'il permettra qu'un des postes les plus importants dans son cabinet soit rempli par une personne qui conçoit ses devoirs comme homme public de cette façon.

La question est si sérieuse que nous avons droit, dans l'intérêt du pays, de demander une enquête pour découvrir où est la vérité. Je me suis efforcé de discuter cette question sans employer de paroles blessantes à l'adresse de qui que ce soit. Je crois que toute la question se résume à savoir si cette déclaration de Mayes, si elle est vraie, contient suffisamment pour justifier la Chambre d'accorder une enquête. Ce n'est pas à la Chambre à décider si l'accusation est vraie ou non, mais nous pouvons nommer un comité qui examinera cela, et il doit certainement être évident pour tout le monde, que si la réputation de Mayes est si mauvaise, et si ses affirmations valent aussi peu que le prétendent les honorables membres de la droite, nous sommes certainement en présence du plus grand mystère que l'on puisse avoir dans le monde politique canadien aujourd'hui, si le ministre des Travaux publics ne voit pas avec faveur l'institution d'une enquête qui dissipera le nuage. Encore une réflexion et je termine. Si Mayes dit la vérité dans son affidavit, alors existe la collusion même dont le ministre des Travaux publics a parlé, et si il y a eu collusion, indépendamment de toute question de conspiration dont mon honorable ami (M.

Crocket) a parlé, s'il y a eu collusion, il n'y a aucun doute alors que l'on a droit de demander à M. McAvity de remettre les $36,000 qu'il s'est fait payer pour travaux qu'il n'a jamais faits.

L'hon. M. PUGSLEY: Mayes ne dit pas qu'il y a eu collusion avec le ministre des Travaux publics.

M. NORTHRUP: Mayes raconte son histoire.

L'hon. M. PUGSLEY: Mayes ne dit pas qu'il y a eu collusion avec M. Hyman.

M. NORTHRUP: Il ne prétend pas dire qu'il y a eu collusion parce qu'il n'était pas présent, mais si les faits racontés par Mayes sont vrais, je ne crois pas qu'aucun juge ou jury dans le pays hésiterait à déclarer qu'il y a eu collusion.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de York n'est pas de cet avis.

M. NORTHRUP: J'avoue franchement que je n'interprète pas la loi de la même façon que mon honorable ami le député d'York. Je ne crois pas qu'il serait possible d'instituer une enquête dans cette affaire sans impliquer le ministre des Travaux publics de cette époque. Il le serait certainement, premièrement comme ministre des Travaux publics, si l'on prouvait l'accusation au sujet du paiement à McAvity, et secondement si l'on prouvait aussi que $2,000 ont été payées pour obtenir l'influence du ministre.

A mon avis, le premier ministre n'est, pour ainsi dire, pas intéressé dans cette question: il est bien responsable envers le peuple, de la conduite de ses collègues et il a le devoir de veiller à ce que la gestion des différents services de l'Etat soit frappée au coin de l'intégrité et d'une scrupuleuse honnêteté, surtout lorsqu'on apporte une preuve *prima facie*, lorsque l'auteur d'une attestation sous serment l'entoure de toutes les circonstances concommittantes. Au triple point de vue de notre bonne réputation nationale de la dignité du Canada et de l'honneur de la députation, le premier ministre, j'espère, accordera l'enquête. Qu'on veuille bien m'en croire, si je ne m'inspirais pas des intérêts du pays et de ceux de cette Chambre, si je me plaçais simplement au point de vue des intérêts de clocher, je nourrirais le plus ardent espoir de voir la demande d'enquête aboutir à l'insuccès.

M. MICHAEL CLARK (Red Deer): Je désirerais prendre envers cette Chambre l'engagement qu'a pris mon collègue (M. Northrup); je voudrais promettre de m'efforcer de ne pas m'écarter de la question dont la Chambre est saisie, bien que, sincèrement, je compte réussir mieux que lui à tenir ma promesse. Au début, mon collègue a pris un grand ton d'impartialité, il a reproché au député de Carleton, N.-B. (M. Carvell) de s'être écarté de la question devant la Chambre; mais, à mon grand étonnement, mon collègue (M. Northrup), a bientôt fait preuve d'esprit de parti, en accusant le député de Carleton de s'être posé en acteur, en prononçant sa harangue. Sans prétendre faire autorité sur l'interprétation de cette expression, j'ai pensé si on a décerné ce brevet au député de Carleton, c'est que son collègue (M. Northrup) a cru sans doute que le premier usurpait une fonction familière au député de Hastings. Au dire de l'honorable député (M. Northrup), la Chambre n'est pas un tribunal compétent pour se prononcer sur cette question; mais, il a, sur le champ, donné la preuve qu'à son avis, il y avait lieu de faire dérogation à la règle générale en sa propre faveur; car dans sa harangue, il s'est livré à un examen fort approfondi de la question. Au cours de sa harangue, il a pris une attitude de véritable partisan politique; car il a cité l'attestation sous serment ainsi que toutes les allégations formulées par M. Mayes dans ce document, en dépit des déclarations formulées par le ministre des Travaux publics et maintes fois réitérées avec force preuves à l'appui, dans la harangue qu'il a prononcée aujourd'hui, en justification de sa conduite.

Je m'étonne que mon collègue (M. Northrup) ait osé révoquer en doute la parole du ministre, tout en citant les détails donnés par M. Mayes dans son attestation sous serment, en dépit de l'affirmation du ministre. Encore un mot en réponse au député de Hastings, et j'aurai rempli la promesse de ne pas m'écarter de la question. Je dois le déclarer, mon collègue a joué de malheur en citant les précédents empruntés à la mère patrie et dont il s'est autorisé, dans un vain effort tenté pour étayer ses arguments. D'abord, l'accusation portée contre les ministres dans la mère patrie, se rattachait à des actes perpétrés pendant qu'ils détenaient leurs portefeuilles et qu'ils siégeaient aux Communes. Ce précédent ne cadre nullement avec l'affaire en discussion. En second lieu, les ministres, contre lesquels on a porté des accusations dans la mère patrie, ont admis le bien fondé de l'accusation, en remettant immédiatement leurs portefeuilles. Mais, la situation ici est diamétralement opposée à celle-là. Non seulement le ministre nie l'accusation portée contre lui, mais il apporte des preuves amplement suffisantes pour établir que ces accusations sont dénuées de fondement. J'ajoute qu'à mon avis, la Chambre use d'un droit incontestable en mettant à l'étude une résolution demandant la création d'un comité d'enquête. La Chambre exercerait un droit indiscutable, en accordant la création de ce comité. Mais, on en

conviendra, la possession d'un droit diffère du tout au tout de l'exercice inconsidéré et imprudent de ce droit.

M. BOYCE: Il n'est pas toujours expédient de se servir de tout droit reconnu par la loi.

M. M. CLARK: Je ne reconnais pas l'apropos de l'interruption à laquelle s'est livré mon collègue.

M. BOYCE: Je m'y attendais.

M. M. CLARK: De fait, je m'exposerais à violer la règle 19, en affirmant que l'honorable député est hors de la question et qu'il est coutumier du fait. Je disais donc qu'il n'est pas toujours expédient d'exercer un droit incontestable; et quant à ce droit d'enquête de la part du Parlement, il faut l'avouer, le Parlement, soit au Canada soit en Angleterre, a reconnu que la demande tendant à la création de pareil comité et à l'institution de pareille enquête, est chose si grave qu'il ne faut y accéder que lorsque les auteurs de la demande présentent au Parlement des raisons absolument irréfutables à l'appui de leur proposition.

Monsieur l'Orateur, la création d'une commission parlementaire d'enquête portant sur la conduite d'un membre de cette Chambre qui est en même temps ministre d'Etat, n'est pas un expédient vulgaire qu'il faille adopter sans réflexion. C'est un expédient insolite qui ne peut être justifiable que dans des cas d'urgence. Quelle est la situation, en ce qui concerne la procédure ordinaire établie dans cette Chambre au sujet de chaque député? Au cours de la semaine dernière, on a maintes fois répété que dans le cours ordinaire des choses devant cette Chambre, lorsqu'un député—non pas un ministre—mais un député prend la parole et fait une déclaration de fait, nous acceptons cette déclaration comme conforme à la vérité; et cependant, on propose la création d'une commission avec mission de faire enquête sur un document comportant les plus menus détails, rédigé avec la plus grande habileté possible et appuyé sur des preuves complètement empruntées de la correspondance se rattachant à cette affaire. Quant à la base sur laquelle on peut créer cette commission, l'attitude de Mayes crée dans mon esprit deux impressions bien distinctes. Je ne suis pas citoyen du Nouveau-Brunswick comme le député de Carleton (M. Carvell), et tout ce que je sais sur la question, je l'ai appris aujourd'hui même. J'ai apporté la plus grande impartialité à l'examen des accusations d'une part et une religieuse attention à la réplique du ministre d'autre part; or, il en résulte deux impressions bien différentes dans mon esprit, au sujet de Mayes. La première impression ne repose pas sur la simple parole du ministre, dénuée de preuves; cette impression se dégage clairement de la correspondance dont il a donné lecture et qu'il a échangée avec cet individu. La première impression que j'ai recueillie, fondée qu'elle est sur la déclaration du ministre et appuyée sur la correspondance, c'est que Mayes est un mécontent, un désappointé, qui n'a pas réussi à obtenir du Gouvernement toutes les faveurs qu'il recherchait.

Cet engagement se dégage clairement de sa correspondance avec le ministre. Il veut obtenir pour un dragueur un prix exagéré. Le ministre refuse de se rendre à cette demande. Sans doute celui qui cherchait à vendre ce dragueur aurait été plus satisfait, si le ministre au lieu de lui opposer un refus eut accédé à sa demande. Au cours de ce débat, on a prétendu que le ministre avait pris M. Mayes à la gorge. Il semble ce soit tout le contraire et que les rôles soient intervertis. Ce serait M. Mayes qui aurait vainement tenté de prendre le ministre à la gorge. On a mis ce fait en relief au cours du débat. Il ressort de la correspondance, sans qu'il puisse être l'objet d'un doute de la part de tout député impartial siégeant à la gauche. Ce fait autorise la première impression que je me suis créée et me permet de dire que M. Mayes est un mécontent, désappointé de n'avoir pu obtenir les faveurs de l'Etat.

Le deuxième fait se rattachant à cet individu c'est que, par erreur ou autrement il a livré à la publicité une attestation sous serment contraire à la vérité. Nul député de la gauche ne saurait s'inscrire en faux contre ce que j'avance. Mayes a livré à la publicité une fausse attestation sous serment. Ou bien par une négligence coupable il a inscrit, faute d'attention, une date inexacte, ou bien par méchanceté il a inscrit cette date dans son document. Les députés de la gauche peuvent adopter l'une ou l'autre alternative, à leur gré, dans ce dilemne; mais à mes yeux il est évident qu'il a publié une attestation sous serment contraire à la vérité. Il a lui-même prouvé la fausseté de l'attestation sous serment, en y apportant une rectification. Sur la foi d'une attestation sous serment comportant une rectification, on demande à cette Chambre de mettre au rebut la déclaration circonstanciée d'un ministre d'Etat et de nommer une commission d'enquête. Et dans quel but cette investigation? Pour soumettre à l'enquête une affaire reposant absolument sur l'affirmation contenue dans une attestation sous serment rectifiée par un mécontent, désappointé de n'avoir pas obtenu les faveurs du Gouvernement et qui avoue qu'en premier lieu il a publié une fausseté. J'ignore ce que pense l'opposition de cette présentation des faits. Voilà l'impression créée dans l'esprit d'un

profane député de l'Ouest, et je dois l'avouer humblement, à mon avis, il y a de très puissantes raisons qui militent contre la création de cette commission d'enquête reposant sur pareil fondement. Il n'y a que deux maîtresses raisons qui puissent autoriser la présentation de motions de ce genre ou des débats de cette catégorie, au sein de cette Chambre

D'abord, il y a lieu de présenter pareille motion, lorsqu'elle s'inspire du bien public du désir d'élever le niveau de la moralité publique et de la vie politique au pays.

Des VOIX : Très bien.

M. M. CLARK: J'infère de cette faible interruption venant des bancs de la gauche que certains membres de l'opposition prétendent que c'est là ce qui a inspiré ce débat. Quant à nous, députés ministériels, nous ne saurions envisager que d'un œil favorable pareil résultat; car, je l'affirme catégoriquement, quand on aura soigneusement relu, du commencement à la fin, dans le calme de l'étude, l'exposé de faits présenté par le ministre, on demeurera convaincu qu'il est heureux pour le parti libéral que le ministre se soit trouver en lieu de présenter cette magnifique plaidoirie, cette défense de sa conduite. Je nourris bien quelque doute sur la sincérité du désir manifesté pour le bien public par les députés de la gauche, quand je songe à l'effet produit sur leur physionomie par les paroles que je viens de prononcer. Ce changement de physionomie serait bien plus explicable, si la seconde cause possible à laquelle j'ai fait allusion dominait dans leur esprit, lorsqu'ils ont présenté cette résolution et soulevé ce débat. Si le bien public n'est pas le mobile auquel ils ont obéi, alors ils n'ont obéi qu'à une seule autre inspiration: obtenir un avantage au bénéfice du parti, en jetant du discrédit sur la bonne réputation du peuple canadien et en ternissant la renommée des hommes publics, dans la personne d'un ministre porteur d'un mandat que lui a confié, à une grande pluralité, le corps électoral.

Je sais que les députés de l'opposition sont un peu chatouilleux quand on fait allusion au résultat des dernières élections. Mon honorable et agréable ami d'Elgin (M. Crothers), je pense que c'est lui, s'est très excité dans un récent débat sur cette question et a demandé si les dernières élections devaient être considérées comme une approbation de tout ce qui s'était passé dans le département de la Marine et des Pêcheries. Si ce n'est pas contraire au règlement de répondre à cette question, je dirai qu'après avoir conversé avec un grand nombre d'électeurs dans la région que j'ai l'honneur de représenter, le verdict rendu aux élections générales a, suivant moi, établi une désapprobation d'une campagne de ce genre. Je suis convaincu, à la suite de rapports particuliers et personnels avec un grand nombre d'électeurs n'appartenant pas au parti libéral que le résultat aurait pu être tout autre si l'opposition avait pris comme terrain de la lutte un programme politique au lieu de se livrer au genre de combat dans lequel elle s'est jetée. Mon honorable ami de la division Saint-Antoine (M. Ames) a joué un rôle très important dans la lutte et il est venu dans mon district électoral.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. M. CLARK: Je crois que cela a un rapport très étroit avec la question que la Chambre discute. J'examine les motifs qui ont pu dicter cette résolution et je crois que ce que je dis se rapporte parfaitement à la question. Dans tous les cas je puis faire plaisir à mon honorable ami en lui disant que quel que soit le désagrément que cela puisse causer à mon adversaire, je n'en dirai presque rien de plus.

Mon honorable ami de la divisioon Saint-Antoine (M. Ames) est venu dans mon comté. Il y est venu, autant que je puis le croire, pour un motif parfaitement honorable, accompagné de quelque appareil inusité—un appareil dont ne se sont jamais servi William Pitt ou Gladstone et dont notre premier ministre n'a pas eu besoin jusqu'ici pour enthousiasmer les auditoires auxquels il a l'habitude d'adresser la parole. Je dois dire que le genre de campagne poursuivie par mon honorable ami n'a pas fait, suivant moi, beaucoup de bien au parti conservateur. J'ai eu la certitude complète, hier soir, qu'un grand nombre de députés vont au théâtre Bennett quand ils désirent voir des tableaux mouvants et j'ai tout lieu de croire qu'ils vont dans une assemblée où règne le bon ordre quand ils veulent entendre de bonne éloquence politique.

Je voterai contre la motion tendant à nommer un comité d'enquête parce que je vois premièrement qu'abuser du pouvoir de nommer un tel comité pour des motifs frivoles, encouragerait la nomination de semblables comités tous les jours de la semaine. Si vous prenez l'affidavit d'un homme qui a été désigné dans des termes auxquels ne se sont pas objecté les membres de l'opposition, comme le terrain solide sur lequel vous vous appuyez pour nommer un comité d'enquête, vous pouvez trouver des hommes de ce calibre à la douzaine dans chaque district électoral, qui feront des affidavits pour diffamer le caractère moral des députés des deux partis politiques.

Je voterai deuxièmement contre la résolution parce que, suivant moi, nommer un tel comité excepté pour des motifs très graves, c'est porter atteinte à l'estime publique qui, à bon droit, est attachée à la position élevée et responsable d'un minis-

tre de la couronne. Un ministre de la couronne, est comme la résultante de nombreuses années de services pénibles et honnêtes rendus au peuple, quel que soit le pays dans le quel il vit. Cette situation est la résultante d'un service constamment rendu au public et, règle générale, d'un grand nombre d'élection contestées, et vous amoindririez cette situation élevée et cette très grande responsabilité dans l'estime publique si vous nommez un comité d'enquête, tel que celui qu'on demande, à moins que ce ne soit pour un motif excessivement grave En troisième lieu, je voterai contre cette motion parce que le seul motif allégué pour la nomination d'un semblable comité est l'affidavit présenté par un homme qui avoue et qui a été reconnu comme étant un vilain égoiste qui recherche les faveurs gouvernementales. Je n'aurai jamais donné en cette Chambre un vote avec une conscience plus nette . . .

Sir WILFRID LAURIER: Très bien, très bien,

M. M. CLARK: Avec une conscience plus nette que ce que je fais est dans les intérêts les meilleurs du pays et pour la dignité du Parlement.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois qu'il est de mon devoir envers cette Chambre de déclarer quelles sont les vues du Gouvernement sur cette question et les motifs qui l'ont déterminé à ne pas accepter la motion présentée par mon honorable ami de la ville de Saint-Jean (M. Daniel). Je n'ai pas l'intention de discuter aucune des raisons qui ont été présentées pour appuyer cette résolution, parce que je crois que chacune d'elle a été réfutée et réfutée triomphalement par mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Pugsley). Mon honorable ami de Hastings (M. Northrup) a terminé son discours qui dans son ensemble, a été modéré, en déclarant qu'il espérait comme canadien que cette enquête serait accordée mais que, comme partisan politique elle serait refusée. Mon honorable ami d'York (M. Crocket) a exprimé les mêmes idées. Il les a développées peut-être avec plus d'affirmation et il a ajouté que si c'était la mauvaise fortune du Gouvernement et la bonne fortune de l'opposition que la motion soit rejetée, le public ne manquerait pas de témoigner sa désapprobation en temps voulu.

C'est une question d'appréciation et j'ai quelques droits de m'en tenir à ma propre appréciation et comme l'a dit mon honorable ami qui vient de parler (M. Clark) c'est aussi avec une conscience parfaitement nette et sans la moindre hésitation que je dis que cette motion ne devrait pas être accordée. Ce n'est pas la première fois malheureusement que l'honneur d'un ministre de la couronne a été attaqué. Des motions de cette nature ont été faites peut-être trop souvent pour l'honneur de ce pays. Ce n'est pas la première fois qu'un membre de la Chambre a pensé que c'était son devoir de porter des accusations contre un de ses collègues et quelquefois contre un ministre de la couronne, accusations qui si elles étaient prouvées, devaient chasser le membre accusé hors de la vie politique. J'admets avec mon honorable ami de Hastings-est (M. Northrup) que, si l'accusation qui est portée contre mon honorable ami le ministre des Travaux publics dans cette affidavit était vraie, il ne pourrait pas rester membre du Gouvernement—je ne crois pas qu'il pourrait même rester membre du Parlement. Mais ce n'est pas la première fois que de telles accusatioss ont été faites. Chaque fois qu'un membre de cette Chambre a pensé qu'il devait à lui-même et à sa position de porter une accusation de cette nature contre un collègue, il l'a fait en se levant de sa place, et en déclarant qu'il était informé d'une manière digne de foi et qu'il avait raison de croire que telle et telle déclaration faite contre son collègue était vraie. J'ai noté plusieurs précédents, mais je me contenterai d'un seul. Voici la motion qui a été faite, en 1891, par M. Tarte contre un membre du gouvernement de l'époque:

> Que J. Israel Tarte, écr., le député représentant le district électoral de Montmorency dans cette Chambre, ayant déclaré de son siège, en cette Chambre, qu'il était informé d'une manière digne de foi, et qu'il croyait être capable d'établir par une preuve satisfaisante. ..

Suivent ensuite les déclarations de faits. Est-ce là la méthode employée par l'honorable député de Saint-Jean (M. Daniel)? Cet honorable député a cet affidavit dans sa main. Cette déclaration assermentée qui a été lue de la façon la plus solennelle à une assemblée publique par un personnage qui n'était autre que le premier ministre du Nouveau-Brunswick, portant certaines accusations contre le ministre des Travaux publics (M. Pugsley).

Mais bien que l'honorable député (M. Daniel) ait ce document en sa possession, ose-t-il dire qu'il est informé d'une manière digne de foi que ces accusations contre mon honorable ami sont vraies? Ose-t-il dire qu'il a raison de les croire vraies? Non, il ne prend pas cette responsabilité. Il a inclus cette déclaration dans une motion qu'il présente à la Chambre, mais il n'a pas une foi suffisante dans les déclarations de l'affidavit pour affirmer qu'il les croit vraies et qu'ils peut prouver les faits qui y sont allégués. Je ne suis pas surpris que mon honorable ami le député de la ville de Saint-Jean ne dise pas, même avec cet affidavit qu'il est informé d'une manière digne de foi, que les faits qui y sont allégués peuvent être prouvés,

par des témoignages. Cet affidavit dénote à simple vue, l'évidence du mensonge—je ne crois pas que j'emploie une expression trop forte quand je parle ainsi. En premier lieu, c'est la déposition d'un homme qui, si nous devons accepter sa parole, s'est avoué corrupteur. Quelle confiance voulez-vous placer dans les paroles d'un homme qui porte une accusation contre un autre, mais qui ne peut pas porter cette accusation sans s'accuser lui-même? Les honorables députés de l'opposition ont-ils grande foi dans la déclaration d'un homme qui vient devant cette Chambre et qui avoue sa propre ignominie? S'ils ont foi dans une histoire de ce genre, ils ont la foi qui soulève les montagnes. Mais je ne crois pas qu'ils pourraient porter des accusations contre un membre quelconque de cette Chambre, en prenant texte d'un affidavit comme celui-là.

Examinons les déclarations qui sont faites dans cet affidavit, et voyons ce qu'on y découvre. M. Mayes déclare qu'en une certaine occasion il a fait un arrangement avec M. McAvity; je n'apprécie en aucune façon cet arrangement. Il déclare que quand il a fait cet arrangement avec M. McAvity, il a payé $2,000 au ministre des Travaux publics. Cette affirmation n'est pas nouvelle, elle a été rendue publique depuis au moins quatre mois. Elle a été discutée sous toutes ses faces dans la presse, et nous la connaissons complètement. Le ministre des Travaux publics, quand cette accusation a été faite, y a répondu immédiatement en admettant franchement que, en octobre 1905, il avait reçu de l'argent de M. Mayes, mais il a dit que cet argent lui avait été honnêtement payé pour des services professionnels.

M. Mayes déclare dans son affidavit—non, il ne déclare pas mais il insinue—que l'argent n'a pas été payé pour services professionnels mais pour de l'influence politique. Eh bien! nous sommes dans cette Chambre des hommes de bon sens, quelqu'un croit-il, après ce que nous savons de M. Mayes, et de la façon dont il a fait des efforts pour défendre ses propres intérêts, qu'il aurait consenti à payer $2,000 à quelqu'un à moins qu'il n'en ait reçu une juste compensation? Si cet argent a été payé pour des services politiques, où ont été rendus ces services? Ce contrat de dragage a été accordé ouvertement et carrément, sans qu'il y ait possibilité d'influence de la part de quiconque; il a été accordé après que des soumissions ont été demandées ouvertement et le contrat a été donné au plus bas soumissionnaire qui s'est trouvé être M. Mayes. Quelle occasion s'est présentée de faire usage d'influence politique? Pour tant, c'est l'accusation qui est portée contre le ministre des Travaux publics. D'un côté nous avons la déclaration d'un homme qui s'est reconnu corrupteur, disant qu'il a payé cet argent pour des services politiques et d'un autre côté nous avons la déclaration d'un honnête homme qui affirme que cet argent a été payé pour des services professionnels. Lequel devons-nous croire? Dans ces circonstances devons-nous avoir une foi quelconque en cet affidavit? Ce serait différent si l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Daniel), s'était levé à sa place et avait dit: J'ai raison de croire que ces déclarations sont véridiques. Il ne dit pas cela, mais il dépose simplement ce document sur le bureau de la Chambre. En réalité, sa déclaration est celle-ci: Je n'ai pas une foi suffisante pour croire à cet affidavit, mais nous désirons que la Chambre institue une poursuite à son sujet.

C'est là une innovation, et qui ne cadre, ni avec le règlement, ni avec les usages de la Chambre. L'affidavit dit ensuite que tout cela s'est passé avant que la personne en cause fût devenue ministre des Travaux publics ou occupât un siège au parlement fédéral, mais que depuis qu'elle est devenu ministre, elle a voulu forcer la main à M. Mayes à l'égard de sommes qui lui étaient dues. A cet égard, je suis entièrement d'accord avec l'honorable représentant de Red-Deer (M. Michael Clark): si quelqu'un a tenté de forcer la main à l'autre, ce n'est pas le ministre des Travaux publics qu'il faut accuser d'avoir voulu forcer la main à M. Mayes, mais celui-ci qu'il faut regarder comme ayant voulu forcer la main à un ministre de la couronne. La députation est à même de se renseigner sur le sujet dans les documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre. On y trouvera une lettre de M. Mayes au ministre des Travaux publics, et la réponse du ministre des Travaux publics indiquant que, dans une circonstance où M. Mayes insistait auprès du ministre pour en obtenir une certaine somme, il lui aurait dit en substance: Si l'on ne me paie sur-le-champ ce qui m'est dû, et en outre si vous ne m'achetez mon dragueur à tel prix, je vous forcerez la main. Puis il a fait des menaces au ministre en vue de l'engager à acheter son dragueur. C'était bien là une tentative de lui forcer la main. Mais le ministre des Travaux publics, en honnête homme qu'il est, a répondu qu'il n'en ferait rien et a montré la porte à M. Mayes. C'est alors que celui-ci est allé trouvé le leader du parti conservateur du Nouveau-Brunswick.

On a fait allusion à l'affaire de Hodgins, et on s'est écrié: Pourquoi le premier ministre ne fait-il pas dans le cas actuel ce qu'il a fait dans l'affaire de Hodgins? Lorsque M. Hodgins a fait sa déclaration dans les journaux, j'ai jugé qu'il était de mon devoir de saisir de la question le commissaire en chef du chemin de fer Transcontinental, et ce fonctionnaire a demandé l'institution d'une enquête. L'honorable député ne voit-il pas que la différence

est grande entre le cas de M. Hodgins, et celui de cet autre? M. Hodgins, ne se mettait pas lui-même en cause; il portait une accusation contre un autre; il mettait en cause les commissaires. M. Hodgins, je pense, est honnête homme. Il a prétendu qu'il se commettait des irrégularités dans la classification du chemin de fer Transcontinental. Conjecturant que c'était là la déclaration d'un honnête homme, j'ai cru de mon devoir de signaler le fait au commissaire, et celui-ci voyant qu'on le mettait en cause s'est empressé de demander une enquête. Mais ces honorables députés de la gauche vont-ils prétendre que, s'il est logique, s'il est opportun de donner suite aux déclarations d'un honnête homme, il y a lieu de suivre la même ligne de conduite à l'égard de la déclaration de quelqu'un qui se reconnaît lui-même corrupteur (boodler)? Je vois une grande différence entre les deux cas, et de même entre le cas actuel et celui de l'honorable représentant de Westmoreland (M. Emmerson). Cet honorable député, à son honneur, il faut le lire, ayant relevé dans un journal respectable une déclaration portant atteinte à sa réputation, crut de son devoir de prendre sur-le-champ une détermination. Mais, cette affaire également est très différente de celle-ci; et je le répète, je refuse de me laisser guider par la déclaration de M. Mayes, à moins qu'elle ne soit corroborée par d'autres témoignages.

Il y a encore ceci à considérer. C'est la première fois, comme je l'ai dit, que pareille motion est présentée en cette affaire. L'honorable représentant de la ville de Saint-Jean a adopté une ligne de conduite différente de celle suivie dans aucune autre circonstance analogue. J'irai plus loin et je dirai que l'honorable député de Saint-Jean a mis le ministère et les députés ministériels dans l'impossibilité d'adopter sa motion. Il l'a présenté à l'occasion d'une motion proposant à la Chambre de se déclarer en comité des subsides; le règlement de la Chambre nous interdit de modifier une telle motion. En outre, cette motion renferme un passage relatif à des faits anciens. La Chambre ne devrait jamais être appelée à s'enquérir de la conduite d'un homme ne faisant pas partie de la députation. Le règlement de la Chambre l'interdit, je pense. Si nous voulions restreindre cette enquête, nous ne pourrions le faire. Le règlement de la Chambre nous interdit de retrancher une syllabe de cette motion, ni d'y ajouter une syllabe. Il nous faut l'accepter telle qu'elle est, en bloc, l'accepter ou la rejeter en entier. Or, dans ces circonstances, la seule chose qui nous reste à faire, abstraction faite du fond même de la motion, c'est ici une question de cabinet. Je n'y insisterais pas si les circonstances étaient autres; mais dans le cas actuel, nous ne sommes pas disposés à retirer notre confiance au ministre des Travaux publics, pour la raison que nous en sommes fiers, et ce soir nous en sommes plus fiers que jamais auparavant. J'ai exposé franchement à la Chambre les raisons qui nous empêchent d'agréer cette motion.

L'hon. G. E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant de faire la revue des raisons avancées par le très honorable premier ministre, comme l'engageant lui et ses partisans à rejeter cette motion, je tiens à dire un mot à l'égard de M. Mayes. J'ignore si le très honorable premier ministre connaît personnellement M. Mayes.

Sir WILFRID LAURIER : je ne l'ai jamais vu.

L'hon. M. FOSTER : J'ignore si l'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark) connaît ou non personnellement M. Mayes. Mais ce qui vient de se passer fait voir comment faute de connaissance personnelle, on peut causer sous le couvert de son privilège de membre du Parlement, un préjudice très grave à un particulier hors d'état de se défendre dans cette enceinte.

C'est ce qui m'engage à saisir la première occasion pour déclarer que je connais très bien M. Mayes, que je l'ai connu durant de longues années, et que je ne sais rien qui soit de nature à le discréditer.

Sir WILFRID LAURIER: Pas même ceci?

L'hon. M. FOSTER: Je ne connais rien qui soit de nature à discréditer M. Mayes. En tant que citoyen, M. Mayes a tout aussi bonne réputation, toute aussi bonne renommée, que le ministre des Travaux publics, et ce que je dis là n'est pas dans le but de ravaler le ministre des Travaux publics. M. Mayes est un homme d'affaires qui, dans la ville de Saint-Jean, comme dans toute autre ville, jouit d'autant de crédit et inspire autant de confiance que le ministre des Travaux publics, et en faisant cette affirmation, je n'entends pas décréditer le ministre des Travaux publics. M. Mayes est un " self made man "; il a triomphé de circonstances adverses, il s'est fait une place au soleil, il s'est amassé une certaine fortune, et j'ai encore à voir l'homme qui puisse reprocher à M. Mayes quelque acte malhonnête ou déshonorant commis dans la constitution de ce bien. Je saisis cette occasion de lui rendre cette justice, car il me paraît injuste de le laisser sous le coup des attaques dirigées contre lui par d'honorables députés qui, de leur propre aveu, ne le connaissent pas personnellement, et n'ont en conséquence rien sur quoi fonder leurs accusations.

Mais, demande le très honorable premier ministre, considérez-vous que sa réputation soit aussi bonne que celle du ministre des

Travaux publics, même après cet affidavit qu'il a fait? A cette question, monsieur l'Orateur, je réponds affirmativement. En hommes sensés, dépouillons-nous pour un instant de nos préjugés de parti et considérons ce qui se passe chaque jour dans nos cours d'enquête. Voici un homme qui entre dans la boîte des témoins; il est assermenté, on lui pose des questions, et il y répond. Ses réponses sont données sous ferment. Il arrivera, peut-être qu'avant d'avoir rendu la moitié de son témoignage, ou même après l'avoir rendu, et une fois l'enquête en bonne voie, il demande à être entendu de nouveau; ou son avocat le demande de sa part, et il rectifie les réponses qu'il a données une heure auparavant, ou la veille. Le juge chargé de l'instruction de la cause, les avocats représentant les parties au procès, ne traitent pas ce témoin de menteur infâme simplement parce qu'il a rectifié une déclaration. La même chose pourrait arriver au très honorable premier ministre, pourrait m'arriver à moi-même, pourrait arriver à n'importe qui. Dès lors, personne n'a le droit de qualifier ce témoin de " menteur infâme ", surtout quand il n'est pas là pour se défendre, simplement parce qu'il demande à rectifier une déclaration antérieure. Il a l'esprit absorbé, ses lèvres prononcent certaines paroles, sa plume obéit au mouvement de l'esprit, et voilà sur le papier une date dont l'exactitude lui paraissait évidente. Un peu plus tard, M. Hazen donne lecture du document dans une assemblée publique, et jugeant la date erronée, il se tourne vers l'auteur de l'affidavit qui s'empresse de lui dire que c'est 1905 qu'il faudrait, et non 1907.

Il écrit aussitôt au principal intéressé pour lui signaler l'erreur. Dès ce moment le ministre des Travaux publics est mis au courant, la lettre est rendue publique, tout le monde au Canada se trouve renseigné. Etant données les circonstances dans lesquelles cette erreur a été commises, erreur involontaire, dont il n'était pas lui-même l'auteur, est-il bien équitable de la part de l'honorable ministre, sous le couvert du privilège parlementaire, de le traiter de menteur infâme? Je ne puis le reconnaître et aucun homme de sens commun au courant des affaires ne voudra le reconnaître davantage. On a voulu tirer tout le parti possible de cette erreur. Le ministre des Travaux publics s'est écrié: " Comment se fait-il que les reporters ne l'ont pas entendu? " Je me permets de faire une simple observation au très honorable premier ministre. Dans une assemblée nombreuse comme celle-là, où il se dit beaucoup plus de choses qu'aucun reporter n'en saurait consigner dans son calepin, va-t-il s'en trouver un seul pour copier ce long affidavit mot à mot? Personne ne le prétendra. Pourquoi les reporters n'ont-ils pas inséré la correction? C'est qu'ils se sont dit à eux-mêmes: Voici le texte de l'affidavit copié sur la machine à écrire; nous allons recueillir ce qu'il sera possible des discours; quant à l'affidavit on nous en fournira le texte, et nous n'aurons qu'à l'insérer dans le journal. Or, ces copies de l'affidavit signées par M. Mayes portaient la date de 1907, car M. Hazen en en donnant lecture, n'a pas pris son crayon pour changer le chiffre de 7 à 5.

L'hon. M. FIELDING: Comment aurait-il pu se permettre de changer l'affidavit d'un autre?

L'hon. M. FOSTER: La déclaration en aurait été faite, j'imagine. . .

M. SUTHERLAND: L'honorable député ne pense-t-il pas que l'explication donnée dans le temps, au dire de l'honorable représentant de la ville de Saint-Jean (M. Daniel), aurait frappé l'esprit des reporters comme des autres, et qu'ils auraient été portés à en prendre note?

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député juge sa question décisive. Mais quelle idée un reporter peut-il se faire à première vue de la teneur d'un tel affidavit lu dans le brouhaha d'une assemblée importante?

Je n'ai pas remarqué que quelqu'un a demandé si cette date était bien exacte et qu'un autre a répondu "1905"; ces remarques sont entendues par les personnes sur l'estrade, mais le reporter ne les note pas. Il copie le document et livre son manuscrit à l'imprimerie. Je ne crois pas qu'il puisse y avoir le moindre doute à cet égard et quiconque cherche à se rendre compte des circonstances doit accepter cette explication et admettre que c'est ainsi que l'erreur s'est glissée dans les journaux au lieu d'être corrigée sur le coup.

Mais qu'est-ce que cela peut faire que ce soit 1907 ou 18905? Pendant l'espace de quelques heures, le ministre a eu un véritable grief, puisque les journaux répandaient partout qu'il avait reçu de l'argent en 1907, quand c'est en 1905 que cet argent lui a été donné. Sur ce point l'honorable ministre avait parfaitement le droit de se plaindre et de tirer tout le parti possible de l'erreur. Mais pour celui qui s'en tient à l'affidavit même, qui l'analyse, cela ne fait pas un iota de différence que l'année soit 1907 ou 1905, en tant que la conduite du ministre est concernée. Car il ne faut pas oublier qu'immédiatement après l'erreur est venue la rectification, et que le lendemain 1905 était substitué à 1907.

Le ministre semble vouloir faire reposer toute l'affaire sur cet incident pour provoquer les simpathies du public et poser en victime de la calomnie et de la persécution. Cette attitude de mon honorable ami n'est pas digne de son talent, de sa position et de son expérience comme homme public. Il aurait mieux fait de dire: J'ai été profon-

dément lésé par cette erreur, mais celui qui l'a commise l'a corrigée dès qu'il en a eu connaissance et 12 ou 15 heures après tout le pays était mis en possession de la version exacte. Je répète qu'on attache trop d'importance à cet incident.

Permettez-moi maintenant, monsieur l'Orateur, de relever les raisons données par l'honorable premier ministre pour demander à la Chambre de rejeter la motion de mon honorable ami. Il prétend que le Gouvernement ne peut pas permettre l'adoption de la motion, parce qu'elle comporte un blâme à son adresse. Nous faudra-t-il recommencer éternellement à discourir sur ce point si souvent débattu? Si toute résolution proposée en amendement à une motion invitant la Chambre à siéger en comité des subsides doit être considérée comme une motion de non confiance, combien de fois mon très honorable ami a-t-il permis l'adoption de motions de non confiance? Il sait comme moi qu'il a bien souvent permis l'adoption de motions de cette nature. Il peut permettre l'adoption de celle-ci, aussi bien qu'une demie douzaine d'autres qu'il a acceptées au cours de la dernière législature, sans les mettre aux voix, et quelquefois en déclarant que le Gouvernement les acceptait.

Ces motions sont adoptées et par le jeu régulier de notre procédure parlementaire, la Chambre siège ensuite en comité des subsides.

Ce n'est donc pas parce que cette résolution est proposée comme amendement à une motion invitant la Chambre à siéger en comité des subsides que l'honorable premier ministre s'oppose à son adoption. Est-ce outrepasser les limites permises que de dire que cette objection de sa part n'a d'autre but que de masquer son intention véritable, qui est de ne permettre l'adoption de la résolution sous aucun prétexte. Mon honorable ami ne niera pas qu'il est bien décidé à ne pas permettre l'adoption de cette résolution, sous aucun prétexte, puis qu'il dit que pas un seul membre de la gauche n'a eu le courage de se lever et de déclarer qu'il prenait la responsabilité de porter une accusation directe contre le ministre et que c'était là la seule procédure régulière à suivre.

L'honorable premier ministre peut-il me citer un seul règlement de la Chambre qui oblige un député d'adopter cette procédure pour proposer une motion quelconque? J'ai entendu M. l'Orateur, dire que c'était un règlement de la Chambre; j'ai entendu maints et maints députés prétendre la même chose et dire que nous ne sommes pas sincères puisque nous ne nous conformons pas à cette règle.

Or, dans le cas présent c'est essentiellement sur le fond même de la chose que nous demandons une enquête. Pourvu

M. G. E. FOSTER.

qu'il se conforme aux règlements de la Chambre, le député qui veut saisir le Parlement d'une question est le seul juge de la procédure à suivre. Ni le pays ni la Chambre n'admettront qu'une enquête sur le fond même d'une question doit être refusée parce que la manière dont la demande est présentée n'est pas du goût de l'honorable premier ministre.

Ce que nous voulons, c'est une enquête sur la substance même de la question, et cette substance est ici très importante. Permettez moi de revenir sur les deux exemples cités par le premier ministre Il ne voit aucune analogie entre le cas de Hodgins, et celui-ci. J'admets que l'analogie n'est pas complète, car le cas actuel est plus protant que les deux autres. Dans l'affaire Hodgins, toute reposait sur des articles de journaux et il n'y avait pas d'affidavit. Mais mon honorable ami dit qu'il lui plaît de considérer M. Hodgins comme un honnête homme et de ne pas tenir M. Mayes pour un honnête homme et que par conséquent il accorde plus d'importance à une simple lettre de M. Hodgins qu'à une déclaration faite sous serment par M. Mayes. C'est une question de goût:

Le premier ministre n'avait pas droit d'ordonner une enquête dans l'affaire Hodgins uniquement parce qu'il tenait ou ne tenait pas M. Hodgins pour un honnête homme; il s'agissait de savoir quelle accusation comportaient les dires de M. Hodgins, et si cette accusation portée contre la bonne administration et le gouvernement du pays était telle, que mon honorable ami, en sa qualité de premier ministre du pays, était tenu d'en prendre connaissance et d'ordonner une enquête. Il est un autre point sur lequel je désire insister. L'honorable ministre des Travaux publics est un avocat de poids, de talent et d'expérience; il est en état de se défendre lui-même; il n'est pas étranger aux procès en diffamation, car si je me rappelle bien, il a menacé d'en intenter plusieurs et en a intenté plus d'un. Or, le premier ministre croit-il raisonnable de supposer que si la conduite du ministre des Travaux publics avait été irréprochable, il aurait laissé passer ainsi un affidavit qui, de son propre aveu, constitue la plus grave injure qui se puisse infliger à un homme public, quand l'auteur de cet affidavit s'est placé de lui-même sous le coup de la loi et la main de la justice? Le premier ministre suppose-t-il que son collègue serait resté quatre mois sous le coup de la plus infâme calomnie dont un homme public puisse être victime sans intenter la moindre poursuite, sans faire la moindre démarche pour faire punir l'auteur du lâche attentat dirigé contre lui, ainsi qu'il a dit et répété en cette Chambre?

Le ministre des Travaux publics ne manque ni de charme ni de courtoisie, mais il

participe de la nature humaine, et il nous en a donné la preuve en s'élevant avec une aussi juste indignation contre ces calomnies et leur auteur. Son premier mouvement aurait dû être de dire: Je ferai voir à cet homme que je suis capable de défendre ma réputation; s'il existe une loi dans ce pays, je le traduirai devant les tribunaux et je me ferai rendre justice. Voilà ce que le ministre des Travaux publics n'a pas fait. S'il croit que M. Mayes lui est trop inférieur, ce dont je me permets de douter, M. Hazen est assurément son égal sous tous rapports, tant comme homme pubic que comme particulier, et M. Hazen s'est lui-même exposé à des poursuites en donnant de la publicité à ce qu'un honorable député a appelé, je crois, une fausseté " colportée " .

M. CLARK (Red-Deer): Je soulève la question de règlement. L'honorable député (M. Foster) m'a mal compris. J'ai dit (et je me suis efforcé de parler grammaticalement) que M. Hazen avait colporté un faux affidavit. C'est peut-être là de l'anglais que l'honorable député ne comprend pas, mais ce n'est pas ma faute.

L'hon. M. FOSTER : J'ai contracté envers l'honorable député de Red-Deer, qui est si savant et si lettré, une dette de reconnaissance que je crains de ne pouvoir jamais lui payer, pour la leçon dont j'avais si grand besoin et qu'il a cru devoir me donner ce soir. Quoi qu'il en soit, le premier ministre du Nouveau-Brunswick, à une réunion publique, de manière à ce que la chose fût connue du pays tout entier, a donné lecture de cette " fausseté colportée ", aggravant par là l'injure faite au ministre des Travaux publics. Ce dernier voudrait maintenant nous faire croire qu'il est doué de qualités angéliques et séraphiques au point de supporter tranquillement l'outrage sans rien tenter pour se défendre. Il faudrait avoir une forte dose de la confiance de l'honorable député de Red-Deer en la dignité et la supériorité des ministres pour concilier ces deux choses.

J'ai dit quelques mots de l'affaire Hodgins; dans ce cas-là, le premier ministre était d'avis qu'il y avait lieu d'instituer une enquête, et l'enquête eût lieu. Passons maintenant au cas de M. Emmerson. Le premier ministre a-t-il commis une injustice ou a-t-il permis à quelqu'un de commettre une injustice envers lui-même dans le cas de M. Emmerson? Quand cette affaire fut discutée devant la Chambre, s'est-il levé pour dire: Si un membre de la Chambre prend sur soi de déclarer qu'il tient telle ou telle chose de source autorisée, et porte une accusation formelle contre le ministre, une enquête sera instituée sur-le-champ? Il ne l'a pas fait. Pourquoi? Est-ce parce que ce ministre était d'une nature différente, d'une nature un peu plus sensible, parce qu'il sentait qu'il devait empêcher le soupçon de planer sur ses collègues, et qu'il s'est généreusement sacrifié, bien que nul n'eût formulé d'accusation précise contre lui? Ou est-ce parce que le premier ministre a exigé sa démission sans demander s'il y avait dans l'opposition un député assez courageux pour porter une accusation en mettant son siège en jeu?

L'attitude que le premier ministre a observée dans ces deux cas est incompatible avec celle qu'il prend aujourd'hui. Pourquoi cette volte-face? S'il désire l'adoption de ce projet de résolution, s'il tient à ce qu'une enquête se fasse, peu nous importe la procédure que l'on suivra; nous n'avons pas de prédilections pour un mode plutôt que pour un autre. Que le premier ministre dise qu'il y aura une enquête, il pourra l'instituer comme bon lui semblera. Tout ce que nous demandons, c'est l'enquête.

Supposons que M. Mayes soit membre de la Chambre, supposons-le à mes côtés, supposons qu'il n'ait pas donné d'affidavit, qu'il n'ait pas fait de déclaration, mais qu'il se soit simplement levé et ait déclaré de son siège ce qu'il a déclaré dans son affidavit, mon très honorable ami accorderait-il une enquête?

Pourquoi? Uniquement parce que celui qui a fait la déclaration se trouvait dans cette enceinte, tandis que l'auteur de l'affidavit n'est pas ici. Quelqu'un parle-t-il de " caractère " ? Son caractère serait-il meilleur s'il avait occupé un siège entre ces murs que s'il s'était trouvé dans une rue de Saint-Jean? Le premier ministre ne comprend-il pas que c'est blanc bonnet et bonnet blanc? Voici l'affidavit d'un homme aussi bien apprécié et aussi respectable dans les rues de Saint-Jean que s'il faisait partie de la Chambre.

Mais le premier ministre a une autre corde à son arc. Il déclare que Mayes est, de son propre aveu, un corrupteur public. Supposons qu'il entretienne cette opinion. Supposons aussi qu'il devienne notoire que, pour jouir de la clientèle ministérielle, un individu ait besoin de faire jouer des influences. Admettons qu'il ne peut pas réussir, sans cela; la force des circonstances l'oblige à faire cause commune avec un homme influent afin d'obtenir une entreprise que, à titre de citoyen libre, il devrait se faire adjuger dans un concours et sans avoir recours aux influences. Supposons qu'il en soit ainsi. Je citerai des cas que je connais. Je sais maints cas où, afin de traiter les mêmes affaires qu'auparavant, un conservateur a été obligé de s'unir avec un libéral et de jouer le rôle de commanditaire pour permettre à son associé libéral de se faire concéder par l'Etat des travaux, des entreprises que, lui, il n'a pas pu obtenir dans un juste concours public. C'est là un fait incontesté. Nous en avons maintes et maintes preuves.

M. MILLER : L'honorable député peut-il citer un exemple?

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami ne devrait pas être si naïf.

Quelques VOIX: A l'ordre!

L'hon. M. FOSTER: Dois-je dire si crédule? Qu'il ne croie pas que je me laisserai détourner de mon raisonnement pour une observation qui n'est aucunement pertinente. Je ne dirai pas qu'elle était impertinente, bien qu'on puisse appliquer cette épithète à une parole, mais non à une personne.

M. MILLER: Puis-je redemander à l'honorable député de citer un exemple à l'appui de ses paroles?

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami me demande si je veux citer un exemple. Je n'en citerai pas dans le moment. (Applaudissements ironiques.) Mon honorable ami veut-il répondre à une question? Quelle conclusion tire-t-il de ma réponse?

M. MILLER: J'en conclus que l'honorable député n'est guère en état de prouver sa propre assertion.

L'hon. M. FOSTER: Je déclare à mon honorable ami que je puis fort bien la prouver tant et plus lorsque je le voudrai et comme je le voudrai. Où en étais-je lorsque.... (Exclamations)....mon débonnaire ami m'a interrompu d'une façon si étrange?

Le premier ministre a déclaré que M. Mayes est, de son propre aveu, un corrupteur public. Lorsqu'il a tenu ce propos, a-t-il pensé à l'épithète qu'il devrait appliquer à M. McAvity, l'ami intime du ministre des Travaux publics? Il n'y a pas pensé. Si M. Mayes est, de son propre aveu, un corrupteur, M. McAvity est dix fois pire que lui et on l'a pris en flagrant délit. Personne ici ne peut nier que M. McAvity, agissant de concert avec celui que le premier ministre traite de corrupteur avoué, a enlevé $35,900 des coffres publics.

Mon très honorable ami doit comprendre combien il est dangereux de lancer des épithètes dans un seul camp et en ne tenant compte que de son propre avantage. En sa qualité de chef du ministère et de gardien du trésor, je le mets en demeure de poursuivre M. McAvity et de se faire remettre les deniers publics. S'il y a eu tentative. c'est M. McAvity qui a tenté M. Mayes. C'est lui qui a conçu le coup, qui a dit: Venez donc; je me rends à Ottawa; rencontrez-moi là-bas. Il était porteur de lettres de créance que lui avait remises le ministre des Travaux publics. Qu'on sache bien que le ministre des Travaux publics et M. McAvity n'étaient pas des étrangers qui s'étaient rencontrés pour la première fois en 1905. M. McAvity fut un jour président et directeur de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, poste que lui avait confié mon honorable ami, et, pendant tout le temps qu'il fut président et directeur de la compagnie, il a fourni au chemin de fer les articles qui faisaient partie de son commerce. Mon honorable ami le connaissait donc, il l'employait, il lui confiait des postes de confiance, il s'occupait de lui procurer la clientèle de l'Etat et avait avec lui beaucoup de rapports en matière électorale. C'étaient deux frères, deux amis de cœur.

Lorsqu'il s'est servi de cette phrase qu'il affectionne, le premier ministre a-t-il pensé qu'il exprimait par là son opinion concernant une personne en laquelle le ministre des Travaux publics plaçait tant de confiance, qu'il favorisait si bien et qui avait tant bénéficié de la caisse publique, comme dans le présent cas? Le premier ministre oublie cet aspect de la question qui est celui qui intéresse le plus le public.

C'est là le but même de ce projet de résolution, et nous voulons une enquête pour savoir exactement combien d'argent a reçu M. McAvity; comment il l'a reçu; de quelles influences il s'est servi pour l'obtenir; comment il se fait que, dans ce ministère, il ait été si facile à quelqu'un de faire adjuger une entreprise à une autre personne et d'en retirer lui-même $35,900. Voilà ce que veut savoir le public. Le très honorable monsieur n'a jamais eu d'ami plus sincère que l'éditeur du "Globe" de Saint-Jean. Je ne pense pas qu'il ait aujourd'hui un ami plus sincère. L'éditeur du " Globe " de Saint-Jean ne voit rien d'absolument méritoire dans le fait que M. McAvity a retiré $35,933. Mon très honorable ami compte d'autres bons amis dans les rangs du vieux parti libéral. Qu'il lise ce que la presse publie actuellement. Qu'il prenne ses propres journaux, ceux qui l'appuient réellement et loyalement, et qu'il lise les franches et honnêtes déclarations qu'ils publient aujourd'hui. Demain matin, quand le télégraphe portera au public la nouvelle qu'on a refusé d'ordonner une enquête sous le fallacieux prétexte que personne ne s'est levé dans cette enceinte pour déclarer sur son honneur qu'il était prêt à prouver les accusations portées, ou sous le non moins fallacieux prétexte que ce projet de résolution a été proposé en amendement à un item du budget, et que, conséquemment, il comporte une motion de censure; quand le public apprendra que, selon l'assertion du ministre des Travaux publics, M. McAvity eut raison de faire remettre $35,900, qu'on ne saurait avoir recourt contre lui, qu'aucune loi en ce pays ne peut le forcer à restituer cet argent, que le très honorable premier

ministre sache que, quand on connaîtra cette opinion de son ministre, et son propre refus d'ordonner une enquête, ce sera une chose pénible à constater pour un grand nombre de ses meilleurs amis, et dont notre pays n'aura point lieu de s'enorgueillir. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de m'étendre davantage sur ce sujet. Il ne me reste plus qu'à faire un dernier appel à mon très honorable ami, c'est de laisser à ce Parlement toute liberté en matière d'investigations. Quand des faits de cette gravité se découvrent, que l'on accorde au moins au public, dont nous transigeons les affaires, le mince privilège d'un juste examen. Voici un homme qui avance certaines choses sur sa parole, en voilà un autre qui soutient le contraire sur son serment et l'on balance entre les deux. Pourquoi ne serait-il pas raisonnable d'avoir une enquête où tous les deux déposeraient sous serment? Y a-t-il là rien qui ne soit juste et loyal? Que mon très honorable ami veuille bien me citer un seul intérêt qui pourra être lésé s'il permet cette enquête. Si le ministre des Travaux publics a reçu $2,000 comme honoraires d'avocat, il sera facile de l'appeler devant le comité et de lui demander de produire ses livres, notes, reçus et chèques et de le questionner à ce sujet. Malgré toute mon admiration profonde pour un ministre de la couronne, je persiste à croire qu'il est quelquefois préférable que ces questions soient traitées sous serment comme dans les procès ou les questions controversées devant les cours de justice.

Il me semble qu'il n'y a pas un juge qui refusât, pas un avocat qui demandât que l'on refuse le témoignage d'un homme qui aurait été complice dans le fait qui motive l'accusation. Chaque jour, dans nos cours de justice, on accepte de tels hommes comme témoins. Ainsi, je prie instamment mon très honorable ami d'accorder cette enquête s'il n'y a aucun intérêt qui puisse en souffrir. Si le ministre des Travaux publics, qui déclare si emphatiquement son innocence, est réellement innocent, cela pourra facilement se prouver devant le comité. Si l'affidavit est faux, on pourra le prouver aussi et celui qui a affirmé sous serment une chose fausse pourra être puni. Quel intérêt se trouverait lésé en renvoyant cette question à un comité qui pourrait l'examiner en détails?

M. SAM. HUGHES: Dois-je comprendre que le ministre des Travaux publics nie avoir reçu les $2,000?

L'hon. M. FOSTER: Non, si je ne me trompe, il admet les avoir reçus, mais il dit que c'est à titre d'honoraires pour services professionnels.

L'hon. M. PUGSLEY : C'est cela.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur Mayes prétend que c'est pour des services bien différents. Il affirme ses avancés sous serment et nous n'avons que la parole du ministre à y opposer. Mais il serait plus sasisfaisant que ces deux hommes fussent forcés de comparaître devant un comité où après avoir prêté serment, ils pourraient être examinés et transquestionnés, et où l'on arriverait à découvrir la vérité par l'examen de leurs livres, chèques, etc. Conséquemment, je demande encore une fois au premier ministre que, si aucun intérêt ne saurait en souffrir, il permette au public de connaître la vérité par une enquête complète et impartiale.

L'hon. M. FIELDING: Je suis certain qu'à cette heure avancée et au point où en est la discussion, personne ne peut espérer ajouter rien de nouveau en fait de renseignements sur la question qui a été si complètement discutée toute cet après-midi et toute la soirée. Tout ce que je veux faire, c'est de faire ressortir deux ou trois points qui me semblent les points d'une importance vitale et qui ont été parfaitement exposés par mon honorable ami le ministre des Travaux publics dans son admirable discours, mais qu'il serait bon de remettre encore en relief. Laissez-moi d'abord dire un mot des enquêtes en général. Je crois que le public saura distinguer soigneusement, comme il a su le faire par le passé, entre des motions qui sont faites de bonne foi, dans un but sérieux d'obtenir une enquête où des accusations qui sont portées purement et simplement dans le but de faire du capital politique; et la manière dont se font de temps en temps ces différentes sortes de motions permettra au public de les distinguer l'une de l'autre.

M. SPROULE: J'en appelle au règlement. L'honorable ministre a-t-il droit d'imputer des motifs au sujet d'une motion qui est devant la Chambre?

L'hon. M. FIELDING: Il n'y a pas de règle qui m'empêche d'imputer des motifs.

M. SPROULE: Je crois qu'il y en a.

L'hon. M. FIELDING: On pourrait avoir objection à ce qu'il fût imputé des motifs condamnables, mais je suis sûr que mon honorable ami, ne songera pas à chercher une autorité qui lui donne raison de dire que je ne puis imputer de motifs. Je pourrais attribuer à l'honorable député des motifs très honorables, et cela ne serait pas contraire aux règles du parlement. Monsieur l'Orateur, dans le cas actuel, je n'ai pas imputé de motifs, je me suis contenté d'établir une distinction entre deux sortes de procédés par lesquels on peut demander une enquête; et je tiens à faire voir que ce point est prouvé par ce qui fait maintenant l'objet de notre étude.

Cette affaire qui se rattache à l'affidavit de M. Mayes ne date pas d'aujourd'hui, elle remonte à plusieurs mois. L'honorable député de la ville de Saint-Jean et tous ceux qui se sont intéressés à cette question ont ces documents en leur possession depuis des mois; s'ils désiraient une enquête ils ont eu maintes occasions de travailler à l'obtenir, autrement et à une époque moins avancée de la session, alors que la Chambre aurait pu s'occuper de ce point. Mais, pour servir leurs propres fins, ils se sont abstenus de demander cette enquête et ils ont gardé ces documents dans leurs poches, ou bien. . .

M. SPROULE: Si l'honorable ministre veut me le permettre, je lui demanderai s'il sait que les documents relatifs à cette affaire ont été demandés et ne sont déposés que depuis huit jours.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député fait allusion à des documents d'une autre nature. On n'a pas demandé dans cette Chambre, que l'affidavit de M. Mayes fût déposé. Cet affidavit sert de base aux procédures en question et a été entre les mains de mes honorables amis durant plusieurs mois, et, par conséquent, ils ont eu toutes les occasions possibles de provoquer une enquête s'ils en désiraient une. Je tiens à signaler à l'attention de la Chambre et du pays les différentes formes de procédures usitées en matière d'enquête. Il m'est arrivé d'en parler récemment à propos d'une autre question que nous avions à étudier, et je désire traiter ce point encore une fois aujourd'hui.

Si un député veut faire une motion afin d'obtenir une enquête au sujet d'une affaire quelconque qui soit du domaine des affaires publiques, il peut inscrire au feuilleton un avis indiquant la nature de sa proposition, et quand cet avis est ensuite communiqué à la Chambre suivant le cours ordinaire, il peut être présenté une propositon d'amendement si la Chambre est disposée à accorder une enquête, mais non pas à restreindre cette enquête par les termes particuliers de la motion. Ainsi, la Chambre peut déclarer en des termes jugés convenables son désir d'accorder ou de ne pas accorder d'enquête; et quand un député désire faire une enquête d'un caractère général, cette méthode est celle qui est prévue par les règles de procédure du Parlement; mais s'il s'agit de porter une accusation contre un ministre de la couronne, le cas est différent. Si un député est prêt à adopter la procédure dont le premier ministre a parlé ce soir, s'il est jugé nécessaire d'attaquer l'honneur d'un ministre et de l'accuser de corruption par rapport aux intérêts qu'il est chargé de protéger, un député a droit de demander un vote de non confiance et de porter une accusation spécifique. Cela fait, pas un gouvernement ne refuserait une enquête. Mais, s'il en est ainsi quand un député est prêt à porter contre un ministre une accusation spécifique de corruption, il en est autrement quand, en se basant sur des rumeurs ordinaires, on vient demander une enquête sans rien préciser. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a prétendu à bon droit que l'honneur et la dignité du Parlement nous commandaient de refuser des enquêtes sur des déclarations tout simplement frivoles ou mal fondées. Or, les déclarations dont il s'agit maintenant sont de celles-là, elles ne sauraient donner lieu à une enquête. Nous avons intérêt à maintenir l'honneur et la dignité du Parlement. Un parti tient aujourd'hui le haut du pavé; plus tard ce sera le tour d'un autre. . .

M. HUGHES : Très bien.

L'hon. M. FIELDING : Très bien, s'écrie mon honorable ami. Mais il s'écoulera bien du temps avant que le parti conservateur puisse remporter la victoire en ayant recours à la tactique qu'il a adoptée dans ce cas. Il existe chez le peuple un sentiment de fierté et de justice qui donnera raison à l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley), d'avoir mis au jour les efforts désespérés que l'on a tentés dans la ville de Saint-Jean pour le détruire. Je le répète, nous avons intérêt à maintenir l'honneur et la dignité du Parlement; et si nous posions en principe qu'un député peut s'autoriser d'un écrit publié dans un journal, que ce soit un affidavit ou un article de fond, pour venir dire à la Chambre: Je ne connais rien, personnellement, au sujet de cette affaire, mais je vais lire l'article et demander qu'il soit fait une enquête par un comité spécial, nous agirions contrairement à l'honneur et à la dignité du Parlement. Mais si l'on présente une motion comme celle-là, la Chambre l'acceptera-t-elle? Je demande aux honorables députés des deux partis de réfléchir sérieusement à l'opinion que je viens d'exprimer.

Cette motion est donc devant nous sous la forme d'une motion de non confiance.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) déploie toujours beaucoup d'ingéniosité sur ces interpellations contre le Gouvernement. Il a la remarquable faculté de croire qu'une motion proposée dans un esprit manifeste d'antagonisme au Gouvernement n'est pas une motion impliquant le manque de confiance en l'administration. Il est bien possible de proposer un amendement à la motion de voter les subsides dans le but d'énoncer un principe d'ordre public, de définir une ligne de conduite, d'exprimer quelque maxime importante que voudrait déclarer la Chambre, et qui est son meilleur mode d'action. Il y a une grande différence pour le premier ministre entre accepter une motion de ce genre, en amendement à la motion

de voter le budget, et une motion qui, tout en évitant l'accusation directe, est néanmoins remplie d'insinuations. Et c'est parce que la présente motion tient de cette nature blessante que le premier ministre a très judicieusement déclaré qu'il doit la traiter comme impliquant un manque de confiance en l'administration, et par conséquent a refusé de l'approuver ou de l'appuyer.

L'honorable député de Toronto-nord parle du cas de Hodgins, mais il oublie une différence essentielle entre le cas de Hodgins et celui-ci. Dans le premier cas, la motion n'était pas par voie d'amendement à la motion de voter les subsides. Le cas se produisit à la suite de conversation à la Chambre et de rapports dans les journaux; le président de la commission du Transcontinental intervint et provoqua l'enquête. Un comité spécial fut nommé à cet effet. Ce cas-ci n'est pas du tout semblable; il s'agit ici d'une motion en amendement à la motion de voter les crédits, et un gouvernement qui a conscience de sa dignité n'accepte jamais une telle position.

On a beaucoup parlé de M. Mayes. Je crois que les honorables députés qui ont parlé sur cette question, de ce côté de la Chambre, ont déclaré, à l'exception du ministre des Travaux publics, je crois, ne pas connaître cet homme. Je le connais, moi. Je ne l'ai pas connu intimement, mais je le connais depuis plusieurs années. Et je dois dire que je n'ai jamais rien connu et ne connais rien encore contre sa réputation, si ce n'est ce qu'il lui plaît de dire lui-même dans sa déposition. C'est ce qui me fait de la peine. Je n'emploierai pas les expressions dont le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) s'est servi, car j'ai eu des relations amicales avec lui—pas intimes, mais amicales—et c'est ce qui m'a fait regretter qu'il se soit ainsi affiché sous ce mauvais jour. Mais si je prends l'affidavit de M. Mayes tel qu'il est, je vois qu'il s'y dépeint comme un homme qui ne devrait pas demander à la Chambre de prendre sa déclaration au sérieux.

L'honorable député de la ville de Saint-Jean a parlé de cette transaction entre M. Mayes et M. McAvity—non, je me trompe; l'honorable député a dit que cette transaction avec M. McAvity était non seulement irrégulière et malhonnête, mais illégale, et il a lu le code criminel pour montrer que quiconque reçoit de l'argent dans le but d'influencer un gouvernement, et ainsi de suite, comme un crime. Mais vers la fin de sa phrase, l'honorable député a lu très faiblement—la voix lui faiblit parfois. . .

M. DANIEL: Pas du tout.

L'hon. M. FIELDING: D'une voix faible. . .

M. DANIEL: Sur le même ton que le reste.

L'hon. M. FIELDING: . . . il a lu que la personne qui donne l'argent commet le crime.

M. DANIEL: Oui, toutes les deux.

L'hon. M. FIELDING: M. McAvity n'a pas confessé ce crime; il l'a nié.

M. DANIEL: Non.

L'hon. M. FIELDING: Il a nié avoir commis aucun crime.

M. DANIEL: Il n'a pas nié avoir reçu l'argent.

L'hon. M. FIELDING: Il appert que M. McAvity aurait dit qu'il était engagé dans une transaction d'affaire juste et honnête, et qu'il était prêt à la défendre. Mais, quoique l'on dise de M. McAvity, M. Mayes déclare dans son affidavit qu'il a conclu un marché frauduleux et malhonnête dans le but d'extorquer de l'argent au Dominion du Canada, de l'argent qu'il n'avait pas le droit de recevoir. Ne parlons pas pour le moment de M. McAvity. Je n'ai pas d'opinion à exprimer sur lui en ce moment. Mais je dis que M. Mayes admet de lui-même, dans sa propre déclaration, avoir conclu ce qu'il savait être une convention illicite, par laquelle il lui était possible, comme l'a dit l'honorable député, de filouter le Gouvernement.

M. DANIEL: Il fallait deux personnes pour faire ce marché.

L'hon. M. FIELDING: Très bien. La deuxième partie n'est pas en cause. Il nous reste encore à savoir la vérité au sujet de la deuxième partie. Mais je juge M. Mayes par son propre aveu, et je dis que de lui-même, dans sa propre déclaration attestée sous serment, il se place dans une posture qui est très pénible à quiconque voudrait se dire son ami.

M. HUGHES: Pourquoi alors ne pas prendre le témoignage de M. McAvity en faveur de M. Mayes, si vous l'acceptez en sens inverse?

L'hon. M. FIELDING: Si l'honorable député avait réellement désiré avoir une enquête. nous en aurions entendu parler il y a longtemps déjà. Passons à ce que je crois être les deux points saillants de cette discussion: d'abord l'affidavit. Mais, l'honorable député de Saint-Jean dit que c'était une erreur. L'affidavit portait une certaine date, 1907.

Il l'a admis avec répugnance, mais pressé par le ministre des Travaux publics, il l'a admis tout de même.

M. DANIEL: Il n'y avait pas de répu gnance du tout.

L'hon. M. FIELDING: Je dois accepter la parole de mon honorable ami. Dans tous les cas il avait cet affidavit en sa possession, et il prétend maintenant qu'il y a eu erreur de date. L'honorable député de

Toronto-nord, a parlé longuement pour dire que cela ne faisait pas de différence; quelle différence cela pouvait-il faire que ces choses se fussent passées en 1907 ou en 1905? Mais, monsieur l'Orateur, cela fait toute la différence du monde. La date est la partie essentielle de toute l'affaire. Un document disant qu'en 1907, l'entrepreneur Mayes a donné au docteur Pugsley, le ministre des Travaux publics à cette époque, $2,000, voilà quelque chose qui étonnerait le public. Mais lorsque l'on change la date en l'année 1905, quelle est la valeur de l'affidavit? Qu'importait à une assemblée publique dans la ville de Saint-Jean de savoir si deux ans auparavant M. Mayes, client de l'avocat Pugsley, lui avait payé certains honoraires, pour des services rendus?

M. LENNOX: Le ministre oublie-t-il que si la déclaration de M. Mayes est vraie, que la transaction a eu lieu, disons en 1905 au lieu de 1907, que la personne qui s'est rendue coupable de cet acte, si c'est le ministre actuel des Travaux publics a commis, au terme du statut, un crime qui le rend passible de sept ans d'emprisonnement, et conséquemment il serait un criminel, et il ne pourrait pas être membre de cette Chambre?

L'hon. M. FIELDING: Non, je ne sais pas cela. Si mon honorable ami dit qu'il le sait, je ne veux pas le contredire.

M. HUGHES: Dans cet affidavit, tel que je l'ai entendu lire, n'est-il pas déclaré clairement que M. Hyman était le ministre des Travaux publics à cette époque?

L'hon. M. FIELDING: Oui; mais considérons les circonstances dans lesquelles cet affidavit a été fait. Une élection avait lieu alors dans la ville de Saint-Jean. M. Hyman n'était pas candidat. L'honorable ministre qui préside aujourd'hui le département des Travaux publics était le candidat; et c'était pour faire tort au ministre actuel des Travaux publics, c'était pour faire tort au docteur Pugsley, et pour arriver à élire l'honorable député qui siège aujourd'hui comme représentant de la ville de Saint-Jean, que cet affidavit a été obtenu. Et si l'on avait dit dès le commencement qu'il était de 1905, deux ans avant que mon honorable collègue devint ministre de la couronne, quelle valeur aurait-il eu? Toute sa valeur de temps et de circonstances était dans la date et lorsque l'on donna comme date 1907, qu'on le publia ainsi dans la presse, et que l'on fit circuler, le lendemain de l'assemblée, que le ministre des Travaux publics avait reçu $2,000 d'un entrepreneur d'une façon illicite, lorsqu'il était ministre de la couronne, je répète que toute la valeur de l'affidavit était dans la date; et que si l'on avait en premier lieu donné l'affidavit comme portant la date de 1905 il n'est pas probable qu'on l'aurait lu à cette assemblée, parce qu'il n'avait absolument aucune valeur comme engin politique, s'il ne portait pas une date qui impliquât dans la transaction mon honorable ami comme ministre des Travaux publics.

Mais quel intérêt les électeurs de Saint-Jean pouvaient-ils avoir à apprendre que M. Mayes, un entrepreneur bien connu, et M. Pugsley, un avocat bien connu, avaient eu des relations comme client et avocat? Qui pouvait être intéressé dans cela? Qui s'inquiétait de savoir si M. Pugsley avait reçu $200 ou $2,000 pour ses services? Les avocats des provinces supérieures se font payer quelques fois de jolis honoraires. Je ne crois pas que personne dira qu'une somme de $2,000 payée par un entrepreneur important à son avocat est un très fort honoraire. Vous ne pourriez pas obtenir un gros avocat de Toronto pour faire autant d'ouvrage pour $2,000. Et si l'on doit assumer que parce que le paiement de $2,000 à mon honorable ami est une preuve de corruption, il n'y a pas un avocat qui ne dira pas que c'est absolument absurde. Toute la valeur de l'affidavit repose sur la date, et s'il avait été publié avec sa date actuelle 1905, les probabilités sont qu'on l'aurait jeté au vent. Le public aurait dit: Que nous importent les affaires de Mayes et Pugsley, dans leurs relations d'avocat à client? Ce n'est qu'en falsifiant la date, ce n'est qu'en mettant 1907 au lieu de 1905, que le document est devenu de quelque valeur au point de vue politique. On s'en est servi avec cette date pour faire tort à mon honorable ami, et s'il a échappé au mal qu'on voulait lui faire ce n'est pas dû à ceux qui se sont servis de l'affidavit de cette manière.

L'autre côté dans cette affaire, que je crois être important, est celui des soumissions. Des soumissions ont été demandées pour certains travaux de dragage, et les conditions exigeaient que celui qui entreprenait de faire les travaux devait être propriétaire d'une drague enregistrée dans le Canada. Deux soumissions furent envoyées. Celle de M. Mayes était la plus basse, mais M. Mayes ne s'était pas conformé aux conditions. Or, supposons que le ministre des Travaux publics ait ignoré ce défaut, supposons qu'il ait dit: Eh bien, peu importe, nous allons tout de même donner l'entreprise à Mayes. Supposons que celui-ci l'ait obtenue, je m'imagine voir mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) se lever de son siège à la session suivante et dire: Qu'avez-vous fait? Vous avez mis dans les devis une certaine condition par laquelle vous empêchiez un grand nombre de personnes qui auraient soumissionné de le faire, parce qu'elles ne pouvaient se conformer à cette condition.

La soumission présentée par M. Mayes ne satisfaisait point à cette condition; mais vous lui avez adjugé cette entreprise, au mépris de votre devis. Les députés de la gauche auraient sévèrement condamné le ministre des Travaux publics pour avoir violé la stipulation établie dans son propre devis. Ainsi, le ministre des Travaux publics a déclaré: " J'éprouverai certains embarras à faire inscrire des dragueurs au Canada; mais je vais demander de nouvelles soumissions et tous les concurrents seront sur un pied d'égalité." On demanda de nouvelles soumissions et l'on raya du devis la clause relative à l'inscription des dragueurs au Canada. Qu'y a-t-il de répréhensible en cela? Je le demande à tout hommes d'affaires; n'est-ce pas là une excellente démarche au point de vue commercial? Peut-on affirmer qu'il y ait eu jusqu'à ce moment la moindre irrégularité? Non, assurément. Alors, on reçut les nouvelles soumissions, et il paraît que, sur les entrefaites, M. Mayes décida de majorer le chiffre de sa soumission. Qu'y a-t-il de répréhensible en tout cela Lorsqu'un certain nombre de concurrents présentent des soumissions et qu'on met ces soumissions au rancart, et qu'on les invite à présenter de nouvelles soumissions, est-ce qu'ils sont tous tenus d'y inscrire les mêmes prix? A coup sûr, si le ministre a droit de rejeter les anciennes soumissions, le concurrent qui présente une nouvelle soumission, a parfaitement le droit de la demander et d'y inscrire des chiffres, à son gré. Disons que, sur les entrefaites, M. Mayes ait compris que le chiffre de sa soumission était trop bas, et on le sait, les concurrents offrent quelquefois un trop fort rabais; supposons que M. Mayes ait décidé pour une raison quelconque, de demander un prix plus élevé et qu'il ait majoré le chiffre de sa soumission, pour obtenir l'adjudication d'une entreprise avec concurrence et publicité en réponse à l'invitation du ministère, qu'y aurait-il de répréhensible dans cette affaire?

Qu'y a-t-il d'irrégulier jusqu'ici? En premier lieu, on a demandé des soumissions avec devis relatif au dragueur. Puis, on constate que personne ne veut agréer ces conditions et alors le département déclare: "Nous ne ferons pas de favoritisme; nous allons adjuger ces travaux avec concurrence et publicité, tout le monde étant admis au concours "; puis on demande de nouvelles soumissions. C'est parfait. Le ministère adjuge l'entreprise à celui des concurrents qui s'en est chargé au moindre prix; or, je le demande aux hommes d'affaires ici: qu'y a-t-il de répréhensible en cela?

Les relations de M. McAvity et de M. Mayes ne nous intéressent pas; leurs transactions commerciales nous sont étrangères. Mais s'écrie le député de Toronto-nord: " Pourquoi ne pas obliger M. McAvity à rembourser ces deniers?" M. McAvity n'a rien reçu du Gouvernement. M. Mayes était l'entrepreneur. M. Mayes a soumissionné les travaux; il a transmis sa soumission; il était associé avec M. McAvity, et que cette association fut légitime ou non, c'est là leur propre affaire. On a demandé des soumissions avec concurrence et publicité, et l'entreprise a été adjugée à celui des concurrents qui a offert le plus fort rabais. J'appelle l'attention du public sur le fait que dans ces quelques lignes est contenue toute la quintessence de l'affaire qui fait le fond du débat. C'est M. Hyman qui est accusé ici. Bien que l'attaque soit dirigée contre le ministre actuel (M. Pugsley), toutes les observations dérogatoires à l'honneur sont lancées contre M. Hyman, qui n'est pas ici pour se défendre. Bref, à moins que quelqu'un n'assume la responsabilité de déclarer: " Je suis en lieu de croire et je suis convaincu qu'il y a eu collusion entre le ministre ou le sous-ministre ou l'ingénieur ou quelque fonctionnaire du ministère et cet entrepreneur ", je prétends que jamais il n'est intervenu entre le Gouvernement et les entrepreneurs de marché administratif qui soit marqué davantage au coin de l'intégrité de l'équité, que ce marché relatif au dragage du port de Saint-Jean.

M. SPROULE: Monsieur l'Orateur, j'ai soulevé une question de règlement sur laquelle vous n'avez pas rendu de décision, et plus tard le ministre m'a infligé le démenti, au cours de sa harangue. Voici la question que je vous ai posée: Est-il permis à un député d'imputer à un collègue des motifs inavouables? Le ministre des Finances dit que l'intérêt politique est le mobile qui a influencé l'auteur de cette résolution. Je vous ai demandé de donner une décision à cet égard. Je cite Bourinot, " Procédure parlementaire" (3e édition, publiée par le docteur J. B. Flint):

> Il est interdit à tout député de se servir de l'expression " impertinence ", à l'adresse d'un de ses collègues ou de lui imputer des motifs inavouables.

C'est en m'appuyant sur ce passage que j'ai demandé votre décision, or, tant par suite de la divergence d'opinion qui a éclaté entre le ministre des Finances et moi-même que dans le but d'obtenir une règle de conduite pour la Chambre, je désire une décision à cet égard.

M. l'ORATEUR: C'est une règle bien connue qu'il est interdit d'imputer des motifs inavouables. Si je n'ai pas donné de décision, c'est que le ministre des Finances a déclaré qu'il n'importait pas de motifs inavouables.

M. SPROULE: Il a déclaré qu'il en avait le droit.

L'hon. M. FIELDING: D'imputer un motif légitime.

M. l'ORATEUR: Oui, un motif légitime, a-t-il dit sur un ton badin.

M. SPROULE: Le règlement porte: " Ou d'imputer des motifs."

M. l'ORATEUR: L'intention est qu'il ne faut pas imputer de motifs inavouables.

M. SPROULE: Si on obéissait à un intérêt politique en présentant cette résolution, ne serait-ce pas là un motif illégitime, ne s'inspirant pas du bien du pays?

M. CROCKET: Si on majorait le chiffre des soumissions, afin de pouvoir prélever des tributs comme prix de l'influence politique, est-ce que, de l'avis du ministre, ce ne serait pas là un acte entaché de corruption?

L'hon. M. FIELDING: Pourvu que l'adjudication se fasse avec concurrence et publicité, et qu'il n'existe pas de collusion, il n'y a pas lieu de s'inquiéter du mobile qu'a pu pousser un concurrent à majorer le prix de sa soumission.

M. CROCKET: Sans parler des autres soumissions, si la soumission a été augmentée pour qu'un pot de vin puisse être payé à une personne dans un but politique, le ministre dira-t-il que ce n'était pas là une convention pour corrompre?

L'hon. M FIELDING: Tout dépendrait de savoir s'il y a eu connivence ou non. Si des soumissions publiques sont demandées pour une affaire et si une personne envoie aujourd'hui une soumission à un dollar et si plus tard des soumissions sont demandées et si elle envoie une nouvelle soumission à $1.50, je dis que si on lui accorde le marché parce que sa soumission est la plus basse, la concurrence ayant été équitable et publique, sans aucune connivence ou aucune supposition de connivence, il n'y a aucune raison de s'enquérir des motifs qui l'ont déterminé à faire cette augmentation dans sa soumission.

(L'amendement de M. Daniel, mis aux voix, n'est pas adopté) :

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames,	Lortie,
Armstrong,	Macdonell
Arthurs,	McCall,
Barr,	McCarthy,
Beattie,	Magrath,
Blain,	Meighen,
Blondin,	Middlebro,
Boyce,	Monk,
Bradbury,	Nantel,
Broder,	Northrup,
Burrell,	Owen,
Chisholm (Huron),	Paquet,
Clare,	Perley,
Crosby,	Porter,
Crocket,	Price,
Crothers,	Russell,
Currie (Simcoe),	Schaffner,
Daniel,	Sexsmith,
Doherty,	Sharpe (Ontario),
Edwards,	Smyth,
Elson,	Sproule,
Forget,	Stanfield,
Foster,	Taylor (Leeds),
Goodeve,	Taylor (New-Westminster),
Henderson,	Thoburn,
Herron,	Thornton,
Hughes,	Wallace,
Jameson,	Worthington,
Kidd,	Wright.—60.
Lancaster,	
Lennox,	

M. T. S. SPROULE.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aylesworth,	McGiverin,
Beauparlant,	McIntyre (Perth),
Béland,	McIntyre (Strathcona),
Bickerdike,	McKenzie,
Black,	McLean (Sunbury),
Brodeur,	McMillan,
Brown,	Major,
Bureau,	Marcile (Bagot),
Calvert,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Carrier,	Martin (Wellington),
Carvell,	Mayrand,
Champagne,	Michaud,
Chew,	Miller,
Chisholm (Antigonish),	Molloy,
Chisholm (Inverness),	Murphy,
Clark (Red Deer),	Nesbitt,
Congdon,	Neely,
Conmee,	Oliver,
Currie (Prince-Ed.),	Papineau,
Delisle,	Pardee,
Demers,	Parent,
Devlin,	Paterson,
Dubeau,	Pickup,
Dugas,	Proulx,
Ecrément,	Rankin,
Fielding,	Rivet,
Fisher,	Robb,
Fortier,	Ross,
Fowke,	Roy (Dorchester),
Gauvreau,	Roy (Montmagny),
Geoffrion,	Savoie,
Girard,	Schell,
Gladu,	Sealey,
Graham,	Séguin,
Harris,	Sifton,
Hodgins,	Sinclair,
Hunt,	Smith (Middlesex),
Knowles,	Smith (Nanaïmo),
Kyte,	Smith (Stormont),
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Sutherland,
Lanctôt (Richelieu),	Talbot,
Lapointe,	Templeman,
Laurier (sir Wilfrid),	Tolmie,
Lavergne,	Turcotte (Nicolet),
LeBlanc,	Turcotte (Comté-de-Québec),
Lovell,	Turgeon,
Low,	Turriff,
MacNutt,	Verville,
McCoig,	Wilson (Laval)—100.
McColl,	
McCraney,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Allen,	Lalor,
McAlister,	Sharpe (Lisgar),
Prowse,	Staples,
White (Victoria-Alta),	Campbell,
Macdonald,	Maddin,
Warburton,	Fraser,
Lemieux,	Haggart (Lanark),
Boyer,	Haggart (Winnipeg),
Stratton,	Gordon (Nipissing),
McLean (Huron),	Wilson (Lennox-et-Addington),
Guthrie,	Barker,
German,	Marshall,
Meigs,	Roche,
Maclean (Lunenburg),	Rhodes,
Borden (sir Fred.),	Borden (Halifax),
Harty,	Reid,
Clark (Essex),	Cowan,
Law,	Maclean (York-sud),
Emmerson,	Osler,
Cash,	Lake,
Loggie,	Bristol,
Tobin,	Lewis,
Ethier,	White (Renfrew),
Todd,	Stewart,
Ruttan,	Barnard,
Richards.	Donnelly.

M. TAYLOR: L'honorable représentant de Lisgar n'a pas voté.

M. SHARPE (Lisgar): J'ai pairé avec l'honorable représentant de King-et-Albert.

M. CALVERT: L'honorable ministre des Travaux publics n'a pas voté.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, considérant la teneur de la motion, j'ai cru qu'il était préférable de ne pas voter et j'espère que la Chambre voudra bien m'en excuser.

(La motion de M. Fielding est adoptée, et la Chambre se déclare pour la forme en comité des subsides).

Il est fait rapport.

CLOTURE DE LA SEANCE—PROCHAINS TRAVAUX.

Sir WILFRID LAURIER propose de le ver la séance.

L'hon. M. FOSTER: Que ferons-nous demain?

Sir WILFRID LAURIER: Nous délibérerons les projets de loi et résolutions inscrits au feuilleton, afin de préparer de la besogne pour le Sénat à sa première réunion.

L'hon. M. FOSTER: Quels projets de loi?

Sir WILFRID LAURIER: Tous, sauf ceux qui sont contentieux.

L'hon. M. FOSTER: Le bill relatif au service civil ne sera pas délibéré, j'imagine?

Sir WILFRID LAURIER: Si quelqu'un soulève des objections, nous le laisserons de côté.

(La motion est adoptée et la séance est levée à une heure moins dix minutes vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 16 avril 1909.

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

1re LECTURE

De divers projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (n° 135) (GG), relatif au divorce de Hannah-Ella Tompkins;

Le 2e (n° 145) (MM), relatif au divorce d'Isaac Moore;

Le 3e (n° 143) (KK), relatif au divorce de Mildred Gwendolyn Patterson;

Le 4e (n° 140) (S), concernant la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique;

Le 5e (n° 141) (DD), concernant la compagnie du chemin de fer radial du Manitoba;

Le 6e (n° 144) (LL), relatif au divorce de Charles Bowerbank Lowndes;

Le 7e (n° 142) (F), constituant en corporation le conseil d'administration de l'Armée du salut au Canada.

QUESTION SUR LE BUDGET DE L'AGRICULTURE.

M. GEO. TAYLOR: Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais demander au ministre de l'Agriculture quand il se propose de mettre son budget à l'étude. Les membres de la gauche qui représentent des divisions rurales se plaignent de ce que depuis deux ou trois ans on attend la fin de la session pour déposer ce budget. L'an dernier, on l'a mis à l'étude un vendredi soir, quand la plupart des députés étaient absents. Le ministère de l'Agriculture étant un de ceux qui touchent de plus près aux intérêts de la classe agricole, je trouve fort injuste que l'on attende jusqu'aux derniers jours de la session pour mettre ce budget à l'étude et en hâter ensuite l'adoption sans que nous ayons l'avantage de l'examiner comme il convient.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Je me ferai le plus grand plaisir de fournir à l'honorable député et à ses collègues de la gauche toute occasion de discuter ces crédits à loisir. Si je ne les ai pas mis à l'étude plus tôt, c'est que le rapport de la station agronomique n'est déposé que depuis une semaine et

que j'ai voulu donner à la Chambre le temps de l'étudier avant de s'occuper de mon budget.

M. GEO. TAYLOR: Pour que la prorogation ait lieu dans quelques semaines, il faudrait passer à l'étude de ce sujet sans plus tarder.

L'hon. M. FIELDING: Vous auriez pu en aborder l'étude dès hier.

LE DUMPING.

M. J. A. CURRIE: Je prierai le ministre des Finances de vouloir bien déposer sur le bureau de la Chambre un dossier des ordonnances du conseil de la trésorerie relativement à la détermination du prix des marchandises importées. Le Gouvernement permet parfois que certains articles visés par les dispositions de la loi des douanes relatives à la mévente soient importés à 7½ ou 5 p. 100 au-dessous du prix courant, auquel cas il faut une ordonnance du conseil de la trésorerie.

L'hon. W. S. FIELDING: (ministre des Finances): C'est sans doute des effets de l'article tendant à restreindre le dumping que l'honorable député veut parler. Je m'efforcerai de lui procurer le renseignement qu'il demande.

ADOPTION D'UN AMENDEMENT DU SENAT AU BILL CONCERNANT LES COMMISSIONS SECRETES.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) propose que l'amendement apporté par le Sénat au projet de loi (n° 31) tendant à empêcher le paiement ou l'acceptation de commissions illicites ou secrètes et autres pratiques semblables soit lu pour la 2e fois et adopté.

—Monsieur l'Orateur, le texte de cet amendement du Sénat se trouve à la page 513 des Procès-verbaux du 1er avril. Il ne s'agit que d'insérer un nouveau paragraphe dans le projet de loi. Le bill adopté par la Chambre consiste en une disposition tenant comme coupable d'un acte criminel et, sur conviction, rendant passible de certaines peines toute personne qui se trouvant agent fait certaines choses; le Sénat y a ajouté un paragraphe ainsi conçu:

Quiconque est partie à tout acte criminel prévu par la présente loi ou en est sciemment complice, est coupable de cet acte criminel et passible, sur conviction, des peines ci-dessus prescrites par le présent article.

Une disposition du code criminel assimile déjà le complice actif à l'auteur principal. Cet amendement va peut-être un peu plus loin; c'est un point sur lequel je ne saurais me prononcer avec assurance. S'il va plus loin que la loi générale, c'est dans un sens que la Chambre ne saurait manquer d'approuver. Il rend coupable au même degré que l'auteur principal quiconque est partie à un acte criminel prévu par le bill ou est sciemment complice.

M. S. A. FISHER.

J'ai pensé que nul ne s'opposerait à l'insertion de ce paragraphe dans la projet de loi, et je demande qu'il soit adopté en deuxième lecture.

(La motion est adoptée.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

La Chambre passe à la suite de la discussion générale sur le projet de loi (n° 17) concernant l'immigration.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier): Je me permettrai de faire observer que le comité de l'immigration a commencé à interroger M. Scott et que la suite de cette interrogatoire est renvoyée à la prochaine séance du comité. A la séance d'avant-hier, il a été convenu que le président verrait le ministre de l'Intérieur et lui demanderait de remettre la discussion de ce projet de loi jusqu'à ce qu'on ait fini d'interroger M. Scott, vu que cette interrogatoire porte en grande partie sur des questions à l'égard desquelles le bill tend à légiférer pour la première fois. J'ignore si le président du comité a pu rencontrer l'honorable ministre, mais le comité semblait d'opinion qu'il serait préférable de terminer l'interrogatoire du directeur de l'immigration avant de reprendre la discussion du bill.

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur): Je ne songe aucunement à hâter l'adoption du projet de loi, mais je n'ai pas eu avec le président du comité l'entrevue dont parle l'honorable député. J'ignorais aussi la décision prise par le comité. Le bill est déposé depuis longtemps, et je désirais naturellement profiter de la première occasion pour lui faire franchir une étape. S'il existe quelque raison plausible, je consentirai à ce que la discussion en soit remise à plus tard; mais, comme l'a fait observer l'honorable député de Leeds (M. Taylor), la session est passablement avancée, le projet de loi est très volumineux et je tiens beaucoup à ce qu'il soit adopté.

M. BLAIN: J'approuve en tous points ce que vient de dire l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). L'honorable député d'Oxford, président du comité de l'Agriculture, avait promis de s'entendre avec le ministre pour obtenir son consentement et renvoyer l'étude du bill jusqu'après l'interrogatoire de M. Scott. C'est ce qui a été convenu au comité.

M. MONK: Le comité interroge actuellement le directeur de l'immigraaion sur la possibilité et l'opportunité d'assujétir les immigrants européens à un examen avant leur départ pour l'Amérique. Je ne veux pas du tout retarder l'adoption du bill, mais je crois qu'il serait préférable de savoir d'abord ce que M. Scott a à dire sur la question.

Sir WILFRID LAURIER: Réservons le bill.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES PORTS ET QUAIS DE L'ETAT.

Le projet de loi (n° 89), déposé par l'hon. M. Brodeur, modifiant la loi des quais, ports et brise-lames de l'Etat est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour en discuter les articles.

Sur l'article 1er.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): La loi actuelle permet de louer certains quais aux conseils municipaux. Par le présent bill, nous demandons que le Gouverneur en conseil soit autorisé à louer des quais aux compagnies de chemins de fer. Ce bill est conçu dans le même esprit que la loi actuelle concernant les quais et les brise-lames relevant du ministère des Travaux publics.

M. SPROULE: Quelle autorité le Gouvernement se réserve-t-il à l'égard des droits à percevoir sur les quais ainsi affermés?

L'hon. M. BRODEUR: Les quayages seront les mêmes que ceux qui se perçoivent actuellement sur les quais loués aux conseils municipaux. L'objet principal du bill est d'autoriser le ministère à changer le mode de perception du quayage et d'obvier aux inconvénients qui résultent du mode actuel. Un certain nombre de quais sont actuellement affermés à la compagnie Richelieu et Ontario, mais je doute que les baux soient réguliers au sens rigoureux de la loi. Cet arrangement donne d'excellents résultats, et je crois que nous retirons de ces quais un revenu plus considérable que de ceux qui ne sont pas ainsi affermés.

M. SPROULE: Cet affermage ne pourrait-il pas causer de graves torts à certaines compagnies de navigation qui se trouveraient ainsi à la merci de lignes rivales. Des plaintes de cette nature ont été portées contre la Standard Oil Company que l'on accusait de traiter injustemeent les autres compagnies qui se servaient de ses voies ferrées. Existe-t-il un tribunal auquel on pourrait soumettre ces tarifs de temps à autre?

L'hon. M. BRODEUR: Il y sera pourvu dans les baux.

M. SPROULE: Pourquoi ne pas régler le point par la loi? Si, par accident, on oubliait de préciser dans le bail le taux du quayage, ce serait très injuste pour les autres compagnies.

L'hon. M. BRODEUR: On veillera à ce que cette condition soit insérée dans le bail.

L'hon. JOHN HAGGART: Ce bill confère-t-il au Gouvernement plus de pouvoirs que la loi de 1906?

L'hon. M. BRODEUR: Le seul changement apporté à l'article 1er de la loi de 1906, c'est que nous serons autorisés à affermer les quais non seulement aux conseils municipaux et aux gouvernements provinciaux, mais aussi aux compagnies de navigation et aux compagnies de chemins de fer.

M. J. A. CURRIE: Je conseillerais au ministre de mettre l'affermage de ces quais à l'enchère, de ne les affermer que pour un nombre d'années limité et de déterminer lui-même le taux du quayage avant la mise à l'enchère. A l'expiration d'un bail, il serait peut-être possible d'obtenir un prix beaucoup plus élevé pour une autre période grâce à l'accroissement du trafic. Cette observation ne m'est pas dictée par un sentiment d'hostilité à l'égard du bill, car il est peut-être préférable que le ministère afferme un quai que d'y maintenir un personnel pour percevoir un revenu insignifiant.

L'hon. M. BRODEUR: Notre but est d'augmenter le revenu. Mon honorable ami n'ignore peut-être pas que nous possédons beaucoup de quais qui ne rapportent presque rien. Il est très difficile de tirer un revenu de ces quais avec le mode actuel qui consiste à prélever sur les consignataires 5, 10 ou 15 cents par colis; bien souvent les frais de perception excèdent le chiffre de la recette—si toutefois on réussit à la percevoir.

Notre but est aussi de calculer le volume du trafic qui se fait à un quai depuis un certain nombre d'années, de déterminer la moyenne et de se fonder sur cette moyenne pour fixer le prix du loyer. Je suis convaincu que de cette façon nous retirerons de ces quais un revenu que le mode actuel ne peut nous donner.

Nous avons autorisé par décret du conseil la compagnie de navigation Richelieu et Ontario à payer, à l'égard de certains quais du Saint-Laurent, une somme fixe par année au lieu du quayage, et le projet de loi tend à régulariser et à étendre ce mode de perception. Aux termes du bill, nous sommes autorisés à louer des quais de la même manière que le ministère des Travaux publics, et nous pouvons également changer le mode de perception. Les compagnies de navigation ajouteront peut-être les droits de quayage au fret, mais dans tous les cas, le nouveau système conviendra mieux au public et au département.

L'honorable député (M. J. A. Currie) conseille de mettre l'affermage de ces quais à l'enchère; l'idée serait excellente s'il y avait plusieurs personnes ou compagnies qui convoitaient l'usage du même quai; mais le plus souvent, une seule compagnie s'en sert.

M. J. A. CURRIE: Les droits de quayage sont acquittés par les expéditeurs et non par la compagnie de transport, et le bill ne contient aucune disposition permettant à l'Etat de fixer ces droits. Il n'interdit pas non plus au locataire de défendre au public ou à d'autres compagnies de navigation de faire usage du quai.

L'hon. M. BRODEUR: Notre intention n'est pas de créer un privilège exclusif.

M. J. A. CURRIE: On sait fort bien que dans plusieurs cas les compagnies de navigation possèdent des quais dont elles n'accordent pas l'usage au public sans exiger le paiement d'un droit; de sorte que la seule alternative qu'aient les autres navires est d'accoster le quai de l'Etat et de débarquer leur cargaison. Avant d'adopter le bill, nous devrions insérer des dispositions garantissant au public le libre usage des quais de l'Etat. Il est vrai que plusieurs de ces quais ne rapportent aucune recette, mais il est également vrai que certains navires ne peuvent pas décharger leur cargaison ailleurs que sur les quais du Gouvernement.

L'hon. M. BRODEUR: Chaque fois que plus d'une compagnie désirera faire usage d'un quai de l'Etat, le bail stipulera com me conditions que d'autres que le locataire auront le droit de s'en servir. Nous n'avons nullement l'intention de créer un privilège exclusif. Quant à la location des quais, j'ignore si nous tirerons beaucoup parti des dispositions de la présente loi. Je ne sais que si nous avons loué quatre quais à des conseils municipaux. Je me demande même si nous en avons loué deux. Je n'en connais qu'un. Nous en avons peut-être loué un autre au cours de l'année dernière. Jusqu'à ce jour, nous n'avons pas exercé notre privilège. Nous avons cru que, si nous obtenions les mêmes droits qui sont confiés au département des Travaux publics, nous pourrions engager des compagnies de chemins de fer ou de navigation à en tirer parti.

La disposition du projet de loi à laquelle nous attachons le plus d'importance est celle qui permet de substituer aux droits et taxes le paiement d'une somme fixe afin d'obvier à la nécessité de percevoir de faibles sommes de différentes personnes, perception qui n'est pas toujours fructueuse. Je suis porté à croire que les compagnies qui feront usage de ces quais se prévaudront des dispositions de la présente loi. Nous passerons des marchés avec trois ou quatre compagnies pour l'usage d'un quai d'après le volume du trafic qui s'y fera. Il n'y aura pas de privilège exclusif.

Il y aurait un avantage à ne pas percevoir ces droits de quaiage et à exiger de ces compagnies une somme fixe pour l'usage des quais.

M. WRIGHT: Je désire faire observer au ministre qu'en construisant certains quais, l'Etat a accaparé tous les abords et que le public n'a aucun moyen de se rendre dans les villes et les villages que ces quais desservent sans passer sur la propriété que le Gouvernement a acquis lors de la construction des quais. Par conséquent, celui qui se rend à la ville pour acheter de l'épicerie ou un sac de farine ne peut porter ses emplettes dans un bateau qu'en passant sur le terrain dont l'Etat a pris possession.

Si ce terrain est loué à une compagnie de navigation qui ne manquerait probablement pas de supprimer ce moyen de transport, celle-ci pourra aisément empêcher les gens d'entrer dans la ville ou d'en sortir, en exigeant des péages excessifs. En réglant cette question, le ministère devrait protéger ceux qui seraient exposés à cet inconvénient. Les facilités de quaiage sont restreintes et les gens ne doivent pas être soumis au paiement d'un passage pour se rendre à la ville ou s'en éloigner dans une petite embarcation. En plusieurs endroits, il y a des batelets et des remorqueurs qui ne sont pas la propriété d'une compagnie, et je suis d'avis qu'il ne faut pas livrer ces quais à une compagnie de navigation. Dans l'intérêt de l'Etat et du public, on devrait les céder—je parle surtout des quais peu importants—aux conseils municipaux. Vous demandez l'autorisation d'agir ainsi tout en sollicitant la permission de les livrer à des compagnies de navigation.

L'hon. M. BRODEUR: Cette disposition se trouve dans la loi depuis plusieurs années; malheureusement, les conseils municipaux ne s'en sont pas prévalus. J'apprends que deux municipalités en ont tiré parti. Cette loi est en vigueur depuis 1886.

M. WRIGHT: Je rappellerai au ministre que le département des Travaux publics n'a cédé que quelques quais à son département Les conseils municipaux n'ont donc pas eu l'occasion de prendre la haute main sur les quais. Dans la circonscription que je représente, il s'est construit trois quais dont deux dans un endroit important où le département des Travaux publics a conservé l'administration des quais. Personne n'exerce de surveillance et tous ceux qui le désirent font usage de ces quais. Un quai sans importance a été cédé au département de la Marine et des Pêcheries. Celui-ci a nommé un gardien qui agit à sa guise et exige la somme qu'il lui plaît de demander à ceux qui veulent faire usage du quai. Quelqu'un devrait avoir la haute main en pareille matière.

L'hon. M. BRODEUR: Malheureusement, bien que la loi qui permet aux conseils municipaux de prendre possession des quais remonte à plusieurs années, on ne s'en est pas prévalu sauf dans deux cas. C'est probablement parce que les conseils municipaux craignent d'être tenus à l'entretien de ces quais. S'ils en prenaient possession, ils seraient obligés de faire les réparations d'usage.

Nous nous proposons d'étendre cette disposition législative aux compagnies de transport ou de chemin de fer qui s'en prévaudraient car elles sont plus intéressées que les municipalités. J'ignore quel sera le résultat de cette décision, mais elle a

pour objet d'assurer une meilleure administration des quais.

Ainsi que je le disais tantôt, nous voulons surtout remplacer les droits et taxes prélevés sur les compagnies de transport qui font usage de ces quais par une somme fixe, afin de ne pas avoir à percevoir les faiblse droits de quayage dont la rentrée est très difficile.

Plusieurs quais sont passés sous l'administration de mon département. L'intention est d'agir de la même manière à l'égard de tous les autres, lorsque le projet de loi aura été adopté, et de prendre des mesures énergiques afin d'établir une sage réglementation.

M. HUGHES: Je voudrais savoir du ministre pourquoi le département est d'avis de se débarrasser de tous ces quais en les louant à des particuliers, à des compagnies ou à des municipalités, tandis qu'il en achète d'autres, par exemple, à Oshawa, à Bowmanville, à Whitby et ailleurs. Après avoir fait l'acquisition de ces quais pour tirer quelques-uns de ses amis du pétrin, le ministère changera son fusil d'épaule et les louera à d'autres.

Un autre inconvénient, c'est qu'en plusieurs endroits, principalement le long des rivières et des lacs enclavés, le quai occupe le seul emplacement accessible de la ville. Le ministère se propose-t-il de louer un quai qui coûte quelques centaines ou milliers de dollars, à un individu auquel il sera loisible d'imposer un trafic qu'il n'aura pas contribué à créer? Le représentant de Muskoka (M. Wright) a parlé du quai de Bracebridge qui occupe le seul emplacement disponible de la rive.

L'hon. M. BRODEUR : C'est un quai privé.

M. HUGHES : L'Etat a contribué à sa construction. Il y a quelques années, l'ancien directeur général des Postes en avait fait la promesse pour corrompre les électeurs.

Sir WILFRID LAURIER: A l'ordre !

M. HUGHES: Non, non; je ne souffrirai pas de rappel au règlement à ce sujet. Il déclara aux électeurs que, s'ils élisaient un certain candidat, le Gouvernement leur viendrait en aide pour leur permettre de construire ce quai.

Sir WILFRID LAURIER: Il fait aujourd'hui partie de la magistrature du pays, ce qui aggrave votre faute.

M. HUGHES: J'espère que cet incident le ramènera à de meilleurs sentiments. Son opinion sur la question des dreadnoughts est un peu hétérodoxe, et ces commentaires pourront lui rappeler son devoir.

Sir WILFRID LAURIER : A l'ordre! à l'ordre !

M. HUGHES: Je désire que le ministre étudie cette question et que, si des quais sont loués. il prenne soin de s'assurer qu'aucun privilège exclusif n'est conféré au locataire d'un quai qui occupe le seul emplacement de la ville où il était possible d'en construire un.

M. SPROULE : Je crois que ce système des obligations dont la portée est inconnue; comprends pourquoi les municipalités ne louent pas un grand nombre des quais dont le ministère désire disposer. L'une des raisons c'est que les municipalités ne veulent pas être responsables du dommage en cas d'accident.

Une partie du quai pourrait être emportée ou subir d'autres avaries dont elles seraient responsables; voilà pourquoi elles refusent de louer. Autre raison: l'obligation de l'entretenir en bon état. Cela implique des obligations dont la portée est inconnue; aussi les municipalités répugnent à les assumer.

Mais, voici une disposition qui me semble plus importante. Le ministre parle toujours de ces conseils municipaux et veut remplacer les droits et les taxes pour l'usage d'un quai par une somme fixe, en permettant aux locataires d'exiger ce qu'ils voudront pour chaque tonne de marchandises qui passera sur le quai. Le locataire paiera un loyer fixe, par année, puis il exigera tout ce qu'il pourra de ceux qui voudront se servir du quai. Si l'Etat ne conserve pas la réglementation des tarifs et le pouvoir de les abaisser de temps à autre, le public subira une injustice.

Un autre inconvénient consiste dans la durée du bail. Dans le cas de quelques villes, un quai a peu d'importance à l'origine et peut être loué à un chiffre très bas, ainsi que la puissance hydraulique du canal Cornwall a été affermée pour une période de 84 ans; mais au fur et à mesure des progrès d'une ville, la quantité des marchandises passant par ce quai peut augmenter considérablement et la location peut devenir très profitable. De plus, une compagnie qui expédie de grandes quantités de marchandises peut obtenir des conditions plus avantageuses que celles qu'on impose aux petits expéditeurs. Si la loi elle-même ne renferme pas de dispositions tendant à prévenir ces abus, le public pourra avoir beaucoup à souffrir. Prenez, par exemple, le cas de la ville de Thornbury. J'ai contribué à faire adopter les lois qui la concernent. Elle a dû soumettre ses tarifs à l'approbation du département qui les a aceptés lorsqu'ils étaient raisonnables; cependant la municipalité n'a rien pu exiger avant que le Gouvernement eût ratifié ses tarifs.

L'hon. M. BRODEUR: Nous décréterons que les droits et les taxes devront être approuvés par un décret du conseil. Il ne faut pas mêler les deux choses: la location des quais et le changement du mode de perception. Dans le premier cas, s'il y a plusieurs compagnies, le quai ne sera pas loué, cela n'étant pas nécessaire; mais, dans l'intérêt du revenu, nous devrons dire aux compagnies: Chacune de vous paiera

une somme fixe pour l'usage du quai. Alors, nous ne serons plus obligés, comme aujourd'hui, de percevoir ces faibles sommes dont l'encaissement est presque impossible.

M. SPROULE: Supposons qu'une compagnie qui fait le commerce du bois soit propriétaire du quai et que le Gouvernement remplace les taxes et les droits par une somme fixe, cette compagnie n'aurait rien à payer pour son bois, mais elle pourra exiger du public 50 cts par 1,000 pieds pour le bois que d'autres feront venir.

L'hon. M. BRODEUR: Les compagnies n'auront pas cette chance car, avant de louer le quai, nous saurons exactement quelle est l'importance de leur commerce et, aux termes de la loi, la durée du bail ne peut pas dépasser trois ans.

M. HUGHES: Qui entretiendra les quais en état de réparation et quelles seront les prérogatives du Gouvernement?

L'hon. M. BRODEUR: La compagnie fera les réparations d'usage.

M. HUGHES: Y aura-t-il un inspecteur charge par l'Etat de s'assurer que les quais sont entretenus en bon état?

L'hon. M. BRODEUR: Mon intention est de nommer un gardien que fera l'inspection des quais et présentera un rapport.

M. HUGHES: Pourquoi le bail ne stipulerait-il pas que le locataire sera obligé d'entretenir le quai en bon état sujet à une inspection officielle?

L'hon. M. BRODEUR: Le conseil est excellent.

M. BLAIN: Ce projet de loi est dangereux. Si je tiens compte des dettes totales des quais de l'Etat et de la somme fabuleuse qu'ils ont coûtée depuis l'avènement du présent ministère, il me semble qu'il y a en quelque part beaucoup d'incurie. Le ministre a déclaré cet après-midi, comme il l'a fait souvent pendant la discussion du budget que certains quais ne donnent pas de recettes parce que le département des Travaux publics ne les a pas cédés à son département. Parfois le département des Travaux publics a dépensé des sommes considérables pour des quais qui n'ont pas été remis au département de la Marine et des Pêcheries et dont l'Etat ne retire rien, bien qu'ils soient terminés depuis nombre d'années. Le ministre ne le nie pas.

Si le ministère est d'avis de dépenser de fortes sommes pour construire des quais dans l'intérêt public, je n'y contredirai pas pourvu que les fonds soient bien employés et que la dépense soit utile.

Nous ne devions pas adopter de prescriptions législatives permettant au ministre de louer ces quais à un individu ou à une compagnie. Il vaut mieux que le Gouvernement soit propriétaire des quais, fixe les droits à payer et nommer des fonctionnaires pour surveiller le trafic de manière à mettre sur le même pied tous ceux qui voudront en faire usage. Ce projet de loi permettrait au ministre de choisir un de ses amis —je ne me place pas au point de vue politique—et de lui confier une autorité absolue à l'égard d'un quai. Le ministre, il est vrai, déclare que le Gouvernement fixera les tarifs. Mais s'il fixe les tarifs, pourquoi ne nommerait-il pas un gardien pour recevoir les péages et les verser dans les coffres publics.

Autrement, une compagnie obtiendra la haute main et pressurera ceux qui voudront faire usage du quai. Cela a déjà eu lieu dans l'Est, à certains endroits que je pourrais nommer. Ce sont les deniers publics qui ont servi à construire ces ouvrages, et le département va jusqu'ici dire qu'il ne dépensera rien pour un quai qui n'appartiendrait pas à l'Etat. Je ne m'en plaindrais pas si le Gouvernement adhérait à cette décision dans tous les cas—mais je puis dire qu'il ne le fait pas. Puisque le Gouvernement est d'avis de conserver la propriété de ces quais, de faire lui-même toutes les dépenses de construction et d'entretien, pourquoi ne nomme-t-il pas un fonctionnaire public qui en prendrait soin afin d'offrir à tout le monde des chances égales?

M. A. K. MACLEAN: Dans quel cas le ministre prévoit-il qu'il aurait raison de louer un quai ?

L'hon. M. BRODEUR: Dans le cas des quais du Saint-Laurent et des Grands lacs principalement. Nous avons voulu louer ces quais aux municipalités qui, jusqu'à ce jour, n'ont pas manifesté l'intention d'en prendre possession.

M. A. K. MACLEAN: Elles n'en prendront jamais possession.

L'hon. M. BRODEUR: Si les municipalités refusent de louer ces quais, nous trouvererons probablement des compagnies de navigation ou de chemins de fer qui les loueront. Le projet de loi a pour objet d'étendre le privilège de location, qui existe en faveur des municipalités, aux compagies de chemins de fer ou de transport par eau.

Depuis 1886, la loi nous autorise à louer les quais aux municipalités ou aux autorités provinciales, mais on ne s'est pas prévalu de cette disposition, sauf dans deux cas. En les louant à des compagnies privées, le département ne sera plus obligé d'exercer une surveillance aussi étroite. Le représentant de Peel a fait observer que nous pouvions maintenir le système actuel..

M. BLAIN: Je n'en ai pas demandé le maintien, car il est fort défectueux; il permet au département des Travaux publics de conserver pendant plusieurs années l'administration des quais, au lieu de la confier au département de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. BRODEUR: Même si elle était confiée au département de la Marine et des Pêcheries nous pourrions nous trouver dans la même situation où nous sommes souvent placés actuellement.

Dans certains cas, nous ne trouvons personne qui veuille se charger des quais, nous ne pouvons trouver de gardiens de quais parce que nous ne leur donnons comme salaire qu'une commission de tant pour cent sur les recettes.

M. LENNOX: Payez-leur un salaire convenable.

L'hon. M. BRODEUR: Il s'agit moins les prévisions budgétaires qui concerne cette dépense et c'est pour cette raison que les gardiens de quais sont payés de cette manière. Mais le montant payé est si minime dans certains cas, et la perception présente de telles difficultés, que nous ne trouvons personne qui veuille accepter ces charges. Le gardien de quai est virtuellement obligé de se disputer continuellement avec tous les gens de sa localité. Il est obligé de percevoir d'eux de petites sommes d'argent, depuis dix centins jusqu'à un dollar et c'est pour lui une source d'ennuis continuels. C'est pourquoi nous conseillons de prendre des arrangements avec les compagnies maritimes et de chemins de fer, de manière qu'en payant une certaine sommes elles aient le droit de percevoir les droits que l'on perçoit aujourd'hui.

M. BLAIN: Est-ce que l'exposé que vient de faire l'honorable ministre ne lui démontre point que son administration a dépensé des sommes d'argent considérables dans de petites localités où ces dépenses sont absolument inutiles ?

L'hon. M. BRODEUD: Il s'agit moins d'une question de dépense que de la difficulté de la tâche; il est excessivement désagréable pour quelqu'un de la localité de percevoir ces petites sommes de ses voisins. Plusieur de ceux qui avaient accepté la charge de gardien de quai ont donné leur démission.

M. A. K. MACLEAN: Je ne pense pas qu'il puisse y avoir aucune objection à l'adoption de l'article 2 de ce bill et je crois que cette mesure est d'absolue nécessité. Comme le dit le ministre, il est beaucoup plus facile de percevoir une rente annuelle d'une compagnie maritime ou d'une personne désireuse de s'assurer l'usage du quai que de percevoir des droits sur la quantité de marchandises déchargées sur le quai.

M. BLAIN: Est-ce que l'honorable député (M. A. K. Maclean) ne voit pas qu'il faudra toujours bien que quelqu'un traite avec le public? Et est-il disposé à prendre sur lui d'affirmer qu'il vaudrait mieux que ce fût une compagnie maritime qui traitât avec le public d'une manière arbitraire ?

M. A. K. MACLEAN: D'après l'article 2, la compagnie aura simplement l'usage du quai; on ne le lui loue pas. Mais au lieu de payer un droit chaque fois qu'elle se servira du quai, elle paiera une somme stipulée. Elle n'aura point le contrôle du quai, et l'arrangement conclu avec elle n'empêcherait point les gens de se servir du quai. Ainsi je ne pense pas qu'il puisse y avoir aucune objection à l'adoption de l'article 2 de ce bill.

M. GEO. TAYLOR: L'honorable député (M. A. K. Maclean) fait erreur. Le ministre propose de donner aux compagnies maritimes le droit exclusif de percevoir des taxes.

M. A. K. MACLEAN: Cet article 2 stipule simplement qu'une compagnie, ou un individu quelconque, peut payer une somme annuelle fixe pour avoir le droit de se servir du quai.

M. GEO. TAYLOR: Avec le droit de percevoir la taxe.

M. A. K. MACLEAN: Cela n'empêchera pas le public de se servir du quai.

M. GEO. TAYLOR: La compagnie percevra les taxes que perçoit actuellement le gardien du quai.

M. A. K. MACLEAN: Non.

M. GEO. TAYLOR: C'est ainsi que le ministre a expliqué cet article.

M. A. K. MACLEAN: Non; la compagnie ou l'individu paie une somme stipulée pour avoir le droit de se servir du quai. Je ne vois pas pourquoi il y aurait quelque opposition à cet article. Il pourrait se présenter certains cas où il serait bon que le Gouvernement eût le droit de louer le quai, mais je recommanderais au ministre que ces cas fussent extrêmement rares et que le ministère prît alors les plus grandes précautions en donnant un quai à bail. Un mot à propos de la remarque de l'honorable député de Peel (M. Blain) au sujet de la perception des taxes. Il y a bien des cas où il est extrêmement difficile et où c'est une rude corvée de prélever des taxes. Il peut arriver que le quai soit construit à une place peu habitée, qu'il y soit cependant très nécessaire et au grand avantage des rares habitants de cette localité. Il peut être extrêmement difficile de percevoir des taxes de ces personnes, et cependant le public en général approuverait ces dépenses sans espérer en retirer aucun revenu sous forme de taxes.

M. BLAIN: Mon honorable ami pourrait-il nous dire comment le changement proposé améliorera cet état de choses?

M. A. K. MACLEAN: Je ne dis pas que cela l'améliorera, que cela secondera les vues de mon honorable ami. Je veux dire tout simplement qu'il y aura bien des cas où le ministre de la Marine et des Pêcheries trouvera bien difficile de percevoir des droits de quai, et où il sera justifiable aux yeux du pays de donner au public l'usage gratuit du quai.

M. BOYCE : Le ministre déclare que cela ne change en rien le principe qui régit

le louage des quais, mais en même temps, il dit que cela affecte les clauses de personnes qui peuvent se servir de ces quais.

L'hon. M. BRODEUR: La loi actuelle se trouve dans l'article 20, chapitre 39 des Statuts revisés, concernant le ministère des Travaux publics, et se lit comme suit:

Le ministre peut faire un arrangement avec tout gouvernement provincial, conseil municipal ou autre corporation locale ou autorité locale ou avec toute compagnie dans les provinces de l'Ontario et de Québec, constituée dans le but d'exécuter ou d'entretenir les travaux mentionnés au présent article ou des travaux du même genre dans la même province, pour leur transporter tous droits sur chemins publics, havres, rivières ou améliorations de rivières, ponts ou édifices publics, soit qu'ils se trouvent dans les limites locales de ces gouvernements, conseils municipaux ou autres localités, ou hors de ces limites, que le ministre croit convenable de placer sous leur contrôle.

2. Ces arrangements une fois terminés, le Gouverneur en conseil peut concéder, et en les concédant, transférer et céder à perpétuité ou pour un nombre d'années déterminé la totalité ou partie des chemins, havres, rivières, ponts ou édifices publics à ce gouvernement provincial, conseil municipal ou autre autorité locale ou compagnie locale, aux termes et conditions convenues; et lesdits gouvernements, conseils municipaux ou autres autorités locales peuvent conclure ces arrangements et prendre possession des travaux ainsi transférés.

Ainsi, voici un principe qui fait partie de notre législation depuis 25 à 30 ans mais dont le ministère des Travaux publics ne s'est point prévalu jusqu'ici. Comme ne l'ignore point mon honorable ami, après que la construction d'un quai est achevée il peut être transféré pour des fins d'administration au ministère de la Marine et des Pêcheries. Or, il existe une loi, qui se trouve dans les Statuts revisés, chapitre 12, article 16, aux termes de laquelle notre ministère peut louer ces quais aux conseils municipaux. Dans ce cas-ci, il n'est point fait mention des gouvernements provinciaux. Cette loi n'a été appliquée que dans deux cas; aucun conseil municipal ne veut prendre ces quais à bail et s'en charger. Lorsque cette loi fut proposée, en 1886, on croyait que les conseils municipaux s'empresseraient d'en profiter, mais il n'en a rien été. En considérant l'opportunité d'étendre ce privilège à d'autres personnes qui s'intéresseraient davantage à ces quais, nous avons pensé aux compagnies maritimes et aux compagnies de chemins de fer qui y seraient peut-être disposées si nous introduisions dans la loi une disposition analogue à celle qui s'y trouve pour le ministère des Travaux publics. Voilà la raison qui nous fait demander cette modification; voilà pourquoi nous demandons le pouvoir de louer non seulement aux conseils municipaux, mais aussi aux compagnies maritimes et de chemins de fer. Peut-être ne se prévaudront-elles point de ce privilège, mais il peut se faire que quelque corporation publique soit disposée à en profiter si on lui en donne le droit.

M. BOYCE: Le ministre vient de s'exprimer très clairement. Il ne s'agit point d'étendre la portée d'un texte, mais bien de le modifier entièrement en ce qui touche à la manière de traiter les jetées et les quais qui sont placés sous l'autorité du ministère de la Marine et des Pêcheries. Le ministre comprendra qu'il y a une grande différence entre le fait de louer un quai à un gouvernement provincial, le plaçant ainsi sous le contrôle du gouvernement pour le plus grand avantage du public, et celui de le mettre sous l'autorité d'une compagnie maritime, de chemin de fer, ou d'un individu quelconque. Le droit que confère l'ancien article mentionné est un empiètement dangereux sur un droit public; et, avec mon honorable ami, l'honorable député de Lunenburg (M. Maclean), je pense que l'on ne saurait exercer ce droit avec trop de prudence. Mon honorable ami déclare qu'il se propose d'appliquer cette disposition aux quais des grands lacs. J'y suis tout spécialement intéressé.

Mon honorable ami verra, s'il applique cette disposition aux quais des grands lacs comme à ceux des autres parties du Canada, qu'il pourrait bien se produire de graves abus, surtout là où il n'existe que peu de compagnies de transport dans les localités ou le trafic est restreint, et les distances très grandes. Dans les localités où une compagie de transport serait la seule corporation importante à se servir d'un quai, ce droit pourrait donner lieu à de graves abus. Une fois qu'une compagnie maritime, une compagnie de chemin de fer ou une personne quelconque a obtenu des droits dévolus, des droits exclusifs, quelles que soient les restrictions ou conditions que le ministre croit devoir y mettre, par le fait même, le public perd jusqu'à un certain point les droits dont il jouit. Par exemple, que le ministre accorde à une compagnie maritime locale le privilège exclusif d'un quai sur les bords du lac Supérieur, cette compagnie va commencer sur-le-champ à imposer ses vues au public; elle va commencer à le traiter durement et tyraniquement, et à le soumettre à des vexations sérieuses qui pourront durer longtemps avant que le ministre en soit informé. Je ne vois aucune raison de rien changer aux dispositions adoptées en 1886 et mentionnées par mon honorable ami de Peel (M. Blain). Que ces quais restent d'utilité publique, que le public y ait des droits égaux; que John Jones ait les mêmes droits à un quai qu'une compagnie maritime ou de chemin de fer; et qu'on ne permette point, si John Jones veut se servir du quai pour son petit commerce, qu'il se trouve une compagnie maritime, une compagnie de transport ou une

autre personne dont ce quai favorise le commerce, qui puisse l'en empêcher en lui disant qu'elle tient ce quai à bail par l'autorité du ministre de la Marine et des Pêcheries. Le règlement de ces difficultés par le ministre, dans des localités très éloignées d'Ottawa, nécessiterait bien des démarches et une longue correspondance. La grande autorité qu'on accorde au ministre offre des dangers.

Voici un autre point qui me frappe. L'on a voté des crédits pour la construction de nouveaux quais sur les rives du lac Supérieur. D'après l'article 16, le ministère des Travaux publics ne peut construire des quais et des jetées pour l'usage d'un seul individu ou d'une seule corporation exerçant son industrie dans les environs, au profit d'une scierie ou d'un marchand quelconque. Après que le Gouvernement a payé pour la construction d'un quai, il peut le louer à une compagnie de transport, ou a un industriel, pour 20 ans disons, aux conditions que le ministre juge à propos d'imposer. Il peut ainsi donner le monopole de ce quai au détriment de la population du district. Ma seule intention était d'indiquer les dangers du présent projet de loi.

M. LENNOX: Le Gouvernement perçoit-il des droits de tous ses quais, ou y en a-t-il quelques-uns qui ne donnent aucun revenu?

L'hon. M. BRODEUR: L'on a transporté du ministère des Travaux publics à celui de la Marine, 416 quais, sur 224 desquels nous percevons un revenu. Il nous est impossible, dans certains cas, de nous assurer les services d'un gardien de quai, attendu que ses fonctions seraient de nature à lui créer des différends avec ses voisins. L'on comprend que cela arrive seulement dans les localités où il se fait peu de commerce.

M. J. A. CURRIE: Que dites-vous des quais des Grands Lacs?

L'hon. M. BRODEUR: Ce sont nos meilleurs et ceux qui nous causent le moins d'ennuis.

M. LENNOX: Mon avis serait d'accorder à la population du district le libre usage des quais partout où le revenu est insuffisant pour payer un gardien de quai. Gardons-nous de nous associer avec les compagnies ou les industriels pour la construction des quais.

L'hon. M. BRODEUR: Nous ferons la distinction.

M. LENNOX: A mon avis, le Gouvernement devrait, en ce qui concerne la construction des quais, faire cette distinction plus nette. L'on a doté de quais de nombreuses localité où le besoin ne s'en faisait nullement sentir. Dans les endroits où le revenu annuel n'est que $25 ou $50 le Gouvernement ne devrait percevoir aucun droit. Il y a nombre de ces quais inutiles, et c'est au public et non pas aux entrepreneurs et aux amis du Gouvernement seuls qu'ils devraient profiter. Il semblerait, d'après ce que dit le ministre, que ce projet de loi a pour but de donner une portée plus étendue à l'article 16 du chapitre 112 de la loi des havres et jetées, élargissant ainsi la sphère d'un système en vogue depuis plusieurs années. De fait, nous adoptons un principe tout nouveau. La loi prescrit que tous les quais dont le revenu annuel pour les trois années précédentes, n'a pas excédé $100 peuvent être loués à la municipalité où ils sont situés pour une période de trois ans. L'amendement proposé donne au Gouverneur en conseil le droit de louer tout quai, pour une période quelconque, que le prix soit $100 ou $10,000, à tout particulier ou à toute compagnie, aux conditions qu'il peut juger à propos, sans avoir à consulter l'intérêt de la population et sans s'inquiéter du quaiage. Le Gouvernement n'est pas obligé de faire cela, car en vertu de l'article 2 le ministre, avant que la question soit soumise au conseil, a le droit de s'entendre avec le particulier ou la compagnie à qui le quai est loué pour le partage du revenu.

En divisant cet humble revenu il peut dire à la compagnie: Fixons ensemble les droits de quaiage, et vous paierez annuellement une certaine somme, tandis que de notre côté nous engagerons un gardien de quai. Je suis absolument opposé à toute transaction de ce genre; je traite plutôt cette question au point de vue du principe. Si nous construisons des voies ferrées de nos propres deniers, prenons-en la direction; si nous creusons des canaux avec l'argent du peuple, que le peuple en ait la propriété; si c'est le peuple qui paie pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, il est injuste que la compagnie en retire tous les profits. Nous nous chargeons les bras d'entreprises diverses dont le besoin ne se fait nullement sentir. Si c'est le peuple qui contribue son argent pour la construction de ces quais, que ce soit lui qui en ait l'usage. Ne construisez pas de quais inutiles, mais que ceux que vous construirez soient destinés au service public et non pas au seul profit des entremetteurs et des parasites. Ce serait là l'effet de l'amendement proposé. Toute une armée assiégerait les ministres et les députés pour insister sur la construction de nouveaux quais. Des compagnies qui font le commerce du bois à l'intérieur et à qui l'expédition de leurs produits offre des difficultés, demanderaient au Gouvernement de leur construire des quais.

M. PORTER: Comme dans le cas de la Grande Vallée.

M. LENNOX: Il y a d'autres cas que celui-là. L'on demandera au Gouvernement de construire un quai avec l'entente qu'il sera loué à des particuliers pour une somme nominale. Le peuple leur devra payer des droits, tandis qu'ils en retireront tout le bénéfice.

M. SMYTH: Je désire attirer l'attention du Gouvernement sur un autre danger qui résulterait du fait que les quais seraient laissés aux mains de particuliers. Ma division électorale borde un des Grands lacs où, malgré que le Gouvernement ait conservé la possession et l'administration des quais, il se présente cette difficulté: un navire est amarré au quai où il occupe un certain espace, et, pour des raisons quelconques, les officiers refusent de changer la position du navire afin de permettre à un autre navire d'accoster à une partie du quai où il serait à l'abri des tempêtes. J'ai vu des gardiens de quais du gouvernement obligés de couper les amarres d'un navire et le laisser dériver parce que l'on refusait de l'avancer ou de le reculer. Si ce quai eût été aux mains des armateurs de ce navire, vous pouvez concevoir à quelles difficultés aurait été en butte le capitaine d'un autre navire voulant accoster au même quai. Il faut tenir compte de ce danger quand vous louez ces quais à des particuliers. Une compagnie faisant le commerce du bois, par exemple, pourrait empiler son bois sur le quai et tellement l'encombrer tout l'été que le public en serait grandement incommodé. Je connais quelles sont ces difficultés auxquelles j'ai dû moi-même faire face, et j'espère que le ministre ne laissera pas les quais entre les mains de particuliers.

L'hon. M. BRODEUR: Après avoir entendu les observations des honorables députés de la gauche, je ne serais pas d'avis de louer ces quais à des particuliers. Il en surgirait probablement des difficultés plus grandes que celles que nous avons à vaincre aujourd'hui, et je retrancherais volontiers cette disposition relative au louage des quais aux particuliers.

M. SMYTH: Aussi bien qu'aux compagnies.

L'hon. M. BRODEUR: Les compagnies de transport ne sont pas dans le même cas parce qu'elles servent le public. Sur le lac Erié, le chemin de fer canadien du Pacifique a l'usage exclusif d'un quai, et je suis d'avis que ce quai devrait lui être loué pour ses propres fins. Il en est de même pour le Grand-Tronc qui a l'usage exclusif d'un quai à Parry-Sound.

M. J. A. CURRIE: Vous n'avez pas alors à payer de gardien de quai.

L'hon. M. BRODEUR: Oh oui, il nous faut des gardiens de quais.

M. PERLEY: Il n'y a aucune disposition de ce projet de loi qui donne à la commission des chemins de fer ou à tout autre corps l'autorité de reviser les droits de quaiage que peuvent imposer ces compagnies de chemins de fer.

L'hon. M. BRODEUR: L'une des conditions du bail serait que les droits devraient être fixés par arrêté ministériel.

M. W. R. SMYTH.

M. PERLEY: Mais en vertu de cet article, tel que je le comprends, le ministre a le droit de construire un nouveau quai et de le louer à une compagnie de navigation ou de chemin de fer sans faire de réserve pour la commodité du public en général.

L'hon. M. BRODEUR: Ce n'est pas là l'intention. Là où nous avons loué des quais aux municipalités nous avons exigé qu'elles perçoivent les mêmes droits que ceux que nous percevons sur les quais qui sont sous la direction du ministère. Nous avons l'intention de maintenir ce système.

M. GEORGE TAYLOR: Le ministère des Travaux publics et celui de la Marine ont chacun la direction d'un certain nombre de quais. Je serais d'avis que tous ces quais soient mis sous la gouverne du ministère de la Marine. Le ministre de la Marine pourrait alors, à la prochaine session du parlement, présenter un état du nombre de quais qui appartiennent au gouvernement. S'il en est quelques-uns qu'il désire louer à certaines compagnies, qu'il présente alors un projet de loi qui l'autorisera à le faire. Je crois qu'il n'a pas apporté à l'étude de celui-ci toute l'attention voulue, car il désire maintenant en retirer une partie. Qu'il présente à la Chambre un état du nombre des divers quais appartenant au gouvernement. Qu'il présente ensuite une mesure autorisant le gouvernement à louer un certain nombre de ces quais à des compagnies de navigation et de chemins de fer, et qu'il fasse des règlements pour leur administration, déterminant quels sont les quais où il mettra un gardien et quels sont ceux auxquels le public aura libre accès.

Il serait mieux d'en venir à une entente pratique en ce qui concerne tout le système, et d'adopter de nouvelles mesures pour l'administration de tous les quais qui appartiennent au pays. A mon avis, ce serait mieux que d'adopter un projet de loi que ni la gauche ni la droite ne comprennent parfaitement et dont les résultats pourraient être néfastes.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne crois pas qu'il faille craindre les résultats. En ce qui concerne les quais dont le ministère des Travaux publics a la direction, la loi qui les régit est semblable à celle-ci, et aucun abus n'en est résulté. Néanmoins, après avoir entendu les observations de l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) et de l'honorable député d'Algoma (M. Boyce), je crois que nous pourrions modifier ce projet de loi.

Des abus pourraient se produire si le pouvoir nous était donné de louer à des particuliers. On a parlé des compagnies qui font le commerce de bois, et ces compagnies aimeraient peut-être avoir le droit de louer ces quais. Il est possible que cela ne devrait pas se faire. Je veux bien que le pouvoir de louer ces quais ne leur soit pas accordé, bien qu'il ait existé sous le

régime de la loi des entreprises publiques, et qu'on ne semble pas en avoir abusé. Mais à la suite de la discussion qui vient d'avoir lieu, je reconnais que l'abus est possible. C'est une expérience que nous tentons ici, pour faire face aux circonstances existantes, qui sont loin de donner satisfaction. Une loi du département de la Marine et des Pêcheries permet de louer ces quais aux municipalités, mais le résultat n'a pas été ce que nous en attendions.

Cette disposition fait partie de nos lois depuis 23 ans, et deux municipalités seulement s'en sont prévalues. Aujourd'hui, nous proposons d'étendre ce pouvoir aux compagnies d'expédition et de chemins de fer, de même qu'aux particuliers. Mais vu les objections qu'on a soulevées, nous pourrions supprimer cette partie qui a trait aux particuliers, pour restreindre l'application du projet de loi aux municipalités, aux commissions de havre et aux compagnies d'expédition et de chemins de fer. J'ai la certitude que les restrictions prévues rendront les abus impossibles, en tant que l'intérêt public est concerné, et en même temps, le département pourra plus effectivement administrer ces quais.

M. GEO. TAYLOR: Je dirai au ministre ce qui est arrivé chez nous. Nous avions deux ou trois quais particuliers. Une compagnie de chemin de fer s'en assura le monopole et le public fut incapable ensuite de passer la rivière sans empiéter sur le terrain de la compagnie. Elle se faisait payer, naturellement, pour toutes les malles et pour ce qui passait sur ses quais, et pour satisfaire aux exigences du public, la municipalité dut enfin dépenser entre $2,000 et $3,000 pour construire un quai libre. Les contribuables s'en servent gratuitement. Le même état de choses peut se produire dans une municipalité où le département louerait les quais aux compagnies d'expédition ou de chemins de fer.

Le public serait peut-être soumis à des taxes, là où il aurait été habitué à avoir le service du quai de l'Etat à prix très réduit ou même gratuitement. Les compagnies d'expédition ou de chemins de fer n'entendent pas les choses de la même manière. Je crois qu'il vaudrait mieux que le ministre étudiât toute la question des quais, aussi bien les quais du département des Travaux publics que ceux du département de la Marine et des Pêcheries, afin de s'assurer du nombre de ceux qui peuvent être loués convenablement aux compagnies de navigation ou de chemins de de fer, et que le Gouvernement fixât ensuite un tarif maximum.

L'hon. M. BRODEUR: C'est ce qui doit se faire.

M. GEO TAYLOR: Ce n'est pas prévu dans le bill.

L'hon. M. BRODEUR: Il sera entendu quand nous louerons un quai, que le droit ne devra pas excéder le tarif prescrit par un décret du Gouvernement. La compagnie en prendra l'administration et le département sera peut-être ainsi soulagé des frais de réparations.

M. A. K. MACLEAN: Pourquoi la deuxième article ne s'appliquerait-il pas au cas des compagnies d'expédition ou de chemins de fer?

M. WRIGHT: A mon avis, l'article qui confère au ministre le pouvoir de louer aux compagnies de chemins de fer et de navigation est rempli de dangers.

La location d'un quai à une compagnie, à l'exclusion de toute autre, permettrait d'imposer des droits exorbitants, ce qui pourrait affecter sérieusement le public, Vous devriez, puisque vous voulez louer les quais aux compagnies de navigation, spécifier que toutes les compagnies auront les mêmes droits de les utiliser. Je crois qu'on ne devrait imposer aucun droit sur le petit trafic, comme pour les cultivateurs ou autres qui sont obligés de passer par un quai loué. Sans une restriction de cette nature, ils seront empêchés de se servi d'un quai quand ils auront à aller magasiner en ville ou à vaquer à leurs affaires. Il faut qu'ils passent absolument par le quai, et la compagnie qui l'aura loué leur demandera probablement un droit exorbitant sinon prohibitif. J'aurais une question à poser au ministre au sujet de l'état de choses actuel. Les gardiens de quais sont-ils tenus de soumettre leurs tarifs à l'approbation du ministre?

L'hon. M. BRODEUR: Le Gouvernement a prescrit en différents temps par décrets les tarifs des quais. L'honorable député appréhende qu'une compagnie pourrait imposer des droits exorbitants pour l'usage du quai qu'elle loue. Il n'y a aucun danger de ce côté, car la loi a toujours prescrit, et celle-ci prescrira également que personne n'a le droit d'imposer un taux plus élevé que celui qui est décrété par le Gouvernement. Tout le monde sera toujours placé sur le même pied d'égalité.

M. WRIGHT: A mon avis, il est très dangereux de donner à un particulier ou à une compagnie le privilège exclusif d'un quai. Ils peuvent y entasser leurs marchandises et en fermer l'accès à tout autre. Même si une autre compagnie avait le droit d'y accoster, il lui serait presque impossible de se prévaloir de son droit. J'ai vu de ces quais construits par l'Etat, et censés être sous l'autorité du département des Travaux publics, et qui étaient utilisés par une seule compagnie au détriment de toutes les autres. J'ai vu même qu'on les utilisait pour y empiler des centaines de cordes de bois qu'on y laissait stationner pendant des semaines et des mois, tandis

que le public était obligé de faire le tour pour atterrir comme il le pouvait. Aucune compagnie ne devrait avoir un droit qui n'est pas donné à toute autre compagnie ou particulier.

L'hon. M. BRODEUR: S'il n'y a qu'une seule compagnie de navigation qui utilise un quai, il y a avantage pour l'Etat à le lui louer afin de s'éviter les frais d'entretien.

M. WRIGHT: Les eaux du Nord sont couvertes de yatchs à moteur, de canots, de chaloupes, de chalands, d'embarcations de toutes sortes qui n'entrent pas dans la catégorie des bateaux à vapeur et auxquels la compagnie qui loue un quai pourrait refuser d'accoster, ce qui serait fort incommode pour les propriétaires de ces embarcations.

L'hon. M. BRODEUR: Cela ne se peut pas.

M. A. K. MACLEAN: Je partage pas mal l'opinion de ceux qui dénoncent la location des quais, et je ne vois pas pourquoi l'article 2 ne donnerait pas au département toute l'autorité voulue pour traiter des cas comme ceux des chemins de fer, du Grand-Tronc-Pacifique et du Pacifique-Canadien que le ministre a expliqués. Si l'article 16 doit revêtir le Gouverneur en conseil du pouvoir nécessaire, le projet de loi doit être modifié de façon à assurer davantage la protection des droits du public. Les termes et les conditions doivent y être définis. Je propose que le ministre ayant entendu la discussion de cette après-midi, laisse son projet en suspens en attendant qu'il trouve un amendement convenable à l'article 16. Il serait difficile d'en rédiger un sur-le-champ.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'ai pas d'objection à suspendre le projet de loi pour voir s'il n'y aurait pas moyen de protéger davantage les droits du public. Nous n'avons pas l'intention de donner aucun privilège immérité à personne mais simplement d'améliorer l'administration des quais, en nous faisant accorder les pouvoirs voulus.

M. BRADBURY: Je ferai observer que cette proposition peut avoir des conséquences fâcheuses au Manitoba. Nous avons à Selkirk un quai qui mesure environ 2,000 de front, et s'il était permis de le louer à une compagnie, il serait possible de créer ainsi un dangereux monopole. D'après l'arrangement actuel, une compagnie qui y fait un gros commerce de bois et de poisson en a la jouissance quasi exclusive. Elle y entasse parfois tellement de bois qu'il est presque impossible d'y circuler à pied. J'ignore si ce quai est administré par le département de la Marine et des Pêcheries.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne le vois pas sur ma liste.

M. BRADBURY: Je crois que c'est le département des Travaux publics qui l'administre, et le public n'a aucun moyen de réagir contre l'incommodité qui lui est causée.

M. J. A. CURRIE: Il n'en est pas fait mention du tout dans les comptes publics.

M. BLAIN: Je suppose qu'il ne rapporte aucun revenu. Si ce projet devient loi, le ministre devra faire un choix entre les deux ou trois compagnies qui font un gros trafic à ce quai.

L'hon. M. BRODEUR: Non, mon intention est simplement de pourvoir aux endroits où il n'y a pas de concurrence, et où, par conséqpent, une compagnie ne peut avoir la préférence sur une autre. Là où il n'y a qu'une compagnie, ce serait une amélioration d'accorder un bail à cette compagnie, sous l'autorité du département, et aux conditions spécifiées dans le bail.

M. BLAIN : Est-ce que ce ne serait pas créer un monopole?

L'hon. M. BRODEUR : Non, puisqu'il n'y a qu'une seule compognie. Là où il y en a plus d'une, il n'y a pas lieu d'exercer ce pouvoir.

M. BRADBURY : Qui administre le quai de Selkirk? Le gardien reçoit $300 par année. Est-il payé par le département ou par la compagnie?

L'hon. M. BRODEUR : Je n'en sais rien. Ce quai ne figure pas sur ma liste.

M. BRADBURY : Rien dans le Livre bleu n'indique la provenance du salaire du gardien de ce quai.

L'hon. M. BRODEUR : Je l'ignore. Je me renseignerai.

M. CURRIE : Les documents n'indiquent aucun quai à cet endroit. Il n'en es pas fait mention dans les comptes du département de la Marine et des Pêcheries ou du département des Travaux publics. Un crédit a été voté pour construire un quai à cet endroit, mais il ne produit aucun revenu; aucun gardien n'a été nommé; il n'en est plus question du tout. C'est peut-être comme la salle d'armes de Toronto: personne ne sait à qui elle appartient, ni quel département l'administre. Le département des Travaux publics semble faire les premiers pas dans la construction de ces travaux; il les termine même parfois, mais sans les transférer aucunement au département responsable. Il n'est tenu aucun compte du revenu du quai de Selkirk.

J'approuve la proposition du ministre de prendre tous les quais sous son autorité pour les administrer. C'est ce qui aurait dû être fait depuis longtemps. Quant aux

droits, afin d'éviter les prix excessifs, pourquoi ne laisse-t-on pas la commission des chemins fer régler les plaintes de ceux qui se croient lesés? D'autres questions de ce genre sont laissées à la décision de la commission des chemins de fer. Ma proposition se recommandera peut-être au ministre?

L'hon. M. BRODEUR : C'est la pratique pour les chemins de fer, mais pas pour les autres compagnies dont les tarifs sont fixés en conseil des ministres.

M. CURRIE : Je proposais au ministre de laisser le locataire d'un quai établir lui-même son tarif, sujet à l'homologation de la commission des chemins de fer.

L'hon. M. BRODEUR : Dans ce cas-ci, le tarif est fixé par le Gouverneur en conseil.

M. LENNOX : Nous avons perdu deux heures sur un projet qui aurait pu être passé en une demi-heure, s'il avait été préparé soigneusement. Le ministre nous dit que c'est une expérience qu'il veut faire. Nous ne voulons pas d'expériences. L'attention du public n'avait jamais été attirée sur cette question, mais maintenant qu'elle a attiré l'attention de la Chambre, elle acquerre beaucoup de notoriété. On a déjà soumis à la Chambre des projets de loi qui ont été réservés jusqu'à la session suivante. Si on faisait cela dans ce cas-ci il en résulterait plus de bien que de mal. Je comprends que le ministre désire obtenir le pouvoir qu'il demande. Qu'il commence par se faire donner l'administration de tous les quais. Qu'il fasse un inventaire d'ici à la prochaine session ; que ses fonctionnaires fassent un rapport sur tous les quais. Puis, l'année prochaine, qu'il dépose à la Chambre les informations qu'elle a droit d'avoir, afin que la députation sache ce qu'elle fait. Que le ministre propose ensuite une loi, non pas une loi comme celle-ci, qui autorise le Gouvernement a faire en vérité ce que bon lui semble en la matière, mais une loi renfermant les principales conditions de location de ces quais. Que les conditions nécessaires du bail, non pas une simple promesse vague et non écrite, soient indiquées dans cette loi, comme dans les autres lois, afin que le public sache comment le Gouvernement dispose des biens de l'Etat.

Qu'il soit spécifié entre autre, afin de sauvegarder l'intérêt du public, que toute personne a droit, à des conditions raisonnables spécifiées, d'utiliser un quai loué. Avec ces renseignements sous les yeux, nous pouvons passer une loi en une demi-heure, d'une façon intelligente, et de façon à nous acquitter de notre devoir envers nos commettants. Tout cela est impossible avec le projet tel qu'il nous est soumis. Je demande au ministre de renvoyer son projet à la prochaine session. Aucun de ces quais ne se sauvera, bien qu'il y en ait qui peuvent partir . . .

M. J. A. CURRIE: Les affaires n'attendent pas. Si le ministre connaît son sujet, il pourra modifier le projet à la présente session.

M. LENNOX: Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député de Simcoe-nord (M. J. A. Currie). Une loi faite à la hâte est pire que l'absence de toute loi. La loi existante est en vigueur depuis 25 ans, me dit-on. Il n'y a pas de mal à attendre encore un an. Si c'est nécessaire, le ministre peut, dans l'intervalle, conclure des conventions temporaires avec les intéressés.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'en ai pas le pouvoir.

M. LENNOX: Les ministres s'arrogent souvent des pouvoirs qu'ils n'ont pas. Je prie le ministre, dans l'intérêt du public, de laisser la question en suspens. L'opinion aura le temps de se former. Nous aurons à la prochaine session beaucoup plus d'informations que nous en avons maintenant. Je parie que bien peu de députés ont reçu des instructions de leurs commettants sur cette question. Le public en général ignore qu'un projet de cette nature est déposé à la Chambre. Mais avec les informations que nous ne manquerons pas d'avoir à la prochaine session, nous pourrons adopter une bonne loi et promptement.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. M. MURPHY propose la 2e lecture du projet de loi (n° 90) portant création d'un département des Affaires extérieures, et la Chambre se forme en comité général pour en étudier les articles.

M. J. A. CURRIE: Je crois que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) aurait l'intention de prendre la parole sur ce projet.

Sir WILFRID LAURIER: Je l'ignorais, mais si on le désire, nous pouvons ajourner la question.

M. J. A. CURRIE : J'ai cru comprendre que le chef de l'opposition avait déclaré qu'il aurait quelques observations à faire, lorsque le projet serait discuté.

M. GEO. TAYLOR: Le chef de l'opposition sera ici après dîner, et nous pouvons ajourner la discussion en conséquence.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION D'UN PROJET DE RESOLUTION TENDANT A SUBVENTIONNER UNE LIGNE DE PAQUEBOTS ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de résolution suivant:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu d'autoriser le Gouverneur en conseil à faire une ou des conventions, pour une période n'excédant pas dix ans, avec soit une personne, soit une compagnie, pour l'établissement d'un service de paquebots entre un port, ou des ports, en Canada, et un port, ou des ports, en France, à telles conditions que le Gouverneur en conseil jugera convenables, et à accorder, pour tel service, une subvention n'excédant pas deux cent mille dollars par année, basée sur un service minimum de quinze voyages doubles chaque année, plus une subvention n'excédant pas cent mille dollars, et de même en proportion pour un service plus fréquent.

M. LENNOX: Le ministre voudrait-il expliquer de quelle façon seront appliquées ces deux sommes? Je vois d'abord une subvention de $200,000 par année basée je crois sur quinze voyages doubles.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Si mon honorable ami (M. Lennox) me le permet, je donnerai les explications. L'année dernière nous avons voté une loi de même nature que celle-ci; mais cette année au lieu de demander l'autorisation de ne passer qu'un seul contrat, le Gouvernement demande permission d'en passer plusieurs. La loi de l'année dernière permettait au Gouverneur en conseil de payer une subvention à la compagnie Allan, pour un service entre la France et le Canada, et l'on a prétendu que le fait de n'avoir signé un contrat que pour une année seulement empêchait le Gouvernement d'en passer un deuxième. Nous ne voulions pas nous engager pour une longue période, parce que nous ne savions pas si le parlement français ratifierait le traité. Mais maintenant que le traité a été ratifié par le Sénat français, qui s'y opposait autrefois, nous espérons qu'il entrera en vigueur très prochainement. Nous voulons donc être autorisés a conclure, cette année, non seulement un contrat pour l'année courante, mais pour une période ne dépassant pas dix ans. L'année dernière la loi autorisait le Gouvernement à payer $5,555 pour chaque voyage; cette année nous nous proposons d'améliorer le service et dans ce but nous payerons une somme minimum de $6,666.66 par voyage. Tels sont les deux changements proposés. Premièrement nous demandons le pouvoir de renouveler les contrats à discrétion, au lieu d'être obligés de venir demander au Parlement l'année prochaine une nouvelle autorisation; et en second lieu, au lieu de payer $5,555 par voyage nous nous proposons de donner $6,666.

M. LENNOX: Pour quinze voyages cela ferait alors la somme de $200,000?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. SPROULE: La résolution ne spécifie rien au sujet de la grandeur des bateaux, de leur capacité ni de leur tonnage. Ne devrait-on pas dire que les bateaux seront d'un certain tonnage et stipuler une garantie quelconque de la qualité du service?

L'hon. M. BRODEUR: Les conditions dont parle mon honorable ami n'ont jamais été auparavant insérées dans la loi. Il est pourvu cependant qu'au lieu d'un service de dix nœuds comme aujourd'hui, nous devrons avoir un service de 12 nœuds.

M. SPROULE: Vous croyez qu'il est inutile de spécifier un minimum de tonnage?

L'hon. M. BRODEUR: Cela est prévu dans le contrat. L'honorable député trouvera les conditions du contrat dans le rapport du ministère du commerce.

M. WRIGHT: Je suppose que le but est de développer le commerce entre la France et le Canada, comme conséquence du dernier traité français. Le ministre pourrait-il nous dire si la France donne une somme égale, ou quelle somme elle donne de son côté pour encourager le commerce entre les deux pays.

L'hon. M. BRODEUR: Le gouvernement français procède d'une façon différente de la nôtre; il encourage le commerce de ses ports en payant une certaine somme aux vaisseaux qui font escale à d'autres ports. Au Canada nous subventionnons un transport des courriers entre différents pays et le nôtre, mais en France le gouvernement aide a la construction même des bateaux. On me dit cependant, mais ce renseignement n'est pas de source officielle, que peut-être le gouvernement français établira entre le Canada et la France, une ligne de bateaux qui lui appartiendront en propre.

M. HENDERSON: Je suppose que l'objet de la subvention proposée est de développer le commerce entre la France et le Canada. Nous cherchons des marchés plus avantageux dans d'autres pays pour nos produits agricoles et industriels. Je constate que la différence entre nos exportations et importations de France a été très grande l'année dernière. Si nous ne devons pas retirer de plus grands avantages commerciaux dans l'avenir que nous n'en avons retirés dans le passé, la somme que nous payons me semble être bien grande en proportion du peu d'avantages que nous retirons. Je remarque dans la réponse du ministre des Douanes à une question posée par l'honorable député de Toronto-nord, que pour l'année terminant le 31 mars 1908, nos

importations totales de France se sont élevées à $10,251,717, tandis que nos exportations se sont élevées seulement à $1,806,732 A ce compte-là il me semble que nous ouvrons tout simplement le marché canadien aux produits français au lieu de ce que nous devrions essayer, je crois: trouver en France un marché pour les produits canadiens.

Si le traité français ne doit pas nous donner de grands avantages, et je dois avouer que j'ai peu de foi que nous en retirerons des avantages matériels, même si la France nous accorde son tarif minimum, si donc la situation relative dans les importations et exportations françaises ne change pas beaucoup, le Canada paie certainement un prix très élevé pour le privilège de commercer avec la France. Nous payons virtuellement $200,000 par année pour aider à la France à venir nous vendre pour $10,251,717, tandis que nous n'exportons en France que pour la somme de $1,806,732. Je crois que le Gouvernement devrait s'efforcer de trouver de nouveaux marchés pour le Canada au lieu de continuer sa politique d'offrir de nouveaux marchés dans le Canada à tous les pays du monde. Je crois que le Gouvernement a failli complètement à remplir les promesses qu'il nous a faites il y a plusieurs années, lorsqu'il a dit qu'il allait ouvrir à l'étranger de nouveaux marchés pour les produits canadiens.

On nous a parlé beaucoup du marché de soixante millions des Etats-Unis, mais cette promesse n'a jamais été tenue. On nous a parlé aussi beaucoup du traité japonais; je ne crois pas que ce traité ait apporté aucun avantage aux produits de notre sol, bien que nous en ayons donné de très considérables au Japon sur notre marché. Il en est de même du traité français. En permettant à la France de commercer avec nous à certaines conditions stipulées dans le traité, nous accordons les mêmes conditions à douze ou treize autres pays dont nous ne recevons aucunes concessions. Nous devrions y songer sérieusement avant de dépenser $200,000 par année pour le bien petit avantage que le Canada en retirera.

Je crois que nous payons très cher pour le privilège de commercer avec la république française. Il faut que le Gouvernement se soit bien assuré que notre marché en France sera considérablement augmenté avant pour venir demander au Parlement de payer $200,000 par année pour un si léger avantage. Je n'ai pas examiné les tableaux du traité français de l'année dernière, mais je crois me souvenir qu'ils sont d'un bien petit avantage pour le Canada, et ne sont pas de nature à nous permettre de placer nos produits sur le marché français à des conditions favorables. Le tarif français est si élevé que je crois impossible pour nous de le surmonter, et j'hésite certainement à appuyer une résolution accordant $200,000 par année en grande partie pour fournir un marché en notre pays aux produits français. C'est une chose facile que d'ouvrir nos portes et demander à l'étranger de venir commercer avec nous, mais la politique du Gouvernement devrait être plutôt de trouver à l'étranger des marchés pour les produits canadiens que d'ouvrir notre marché aux marchandises de tous les pays.

La préférence que nous accordons aux produits anglais leur donne un avantage sur le marché canadien, et notre Gouvernement n'a jamais essayé à nous obtenir de privilèges équivalents sur le marché anglais. Le ministre de l'Agriculture n'a même pu réussir à obtenir des avantages de ce genre, vu que lui-même et autres membres du Gouvernement, surtout le premier ministre ont pris la peine de dire au peuple anglais que le Canada ne demandait rien en retour de la préférence que nous accordions à l'Angleterre.

A mon avis, nous faisons aujourd'hui un don à la France, et allons-nous payer $200,000 par année pour nous permettre de lui faire ce don? Non seulement nous ouvrons nos marchés aux produits français, mais nous payons pour leur transport dans notre pays. Quel avantage en retirerons-nous ? En supposant même que nous obtenions le vin français quelques sous moins cher par gallon, nous récoltons le raisin dans notre pays, et nous pourrions fabriquer des vins légers en quantité suffisante pour notre consommation. Il y a peut-être certains articles, tels que la soie, sur lesquels on a réduit les droits afin que nous puissions les acheter à meilleur marché. Mais les soies ne se vendent pas un prix très élevé dans notre pays et nous pourrions les acheter aux conditions ordinaires. Je ne crois pas qu'il y aurait avantage pour nous de dépenser $200,000 par année pour obtenir les soies, les vins et quelques autres articles à un peu meilleur marché que nous pouvions les acheter auparavant. Il m'est donc impossible d'appuyer cette résolution. C'est une pratique qui coûte trop cher, et j'espère que le Canada devra recevoir un avantage proportionné à la somme considérable que nous allons payer. En dix ans cette subvention aura formé la somme considérable de $2,000,000. Nous parlons de millions aujourd'hui comme si c'était peu de chose, mais l'administration du pays exige aujourd'hui la dépense d'un grand nombre de millions et nous devons les ménager parce qu'à force de les multiplier par dix ils deviendront un fardeau onéreux. J'espère que le ministre avant de presser l'adoption de cette résolution, pourra nous démontrer que nous obtiendrons quelque chose en retour de la somme considérable qu'on nous demande de payer.

L'hon. M. BRODEUR: Si le Gouvernement ne croyait pas que cette résolution dût améliorer nos relations commerciales avec

la France, nous ne l'aurions certainement pas déposée. Ce n'est pas une politique nouvelle; elle existe depuis plusieurs années.

La première loi subventionnant une ligne de steamers entre le Canada et la France a été adoptée en 1884. La loi de cette année-là autorisant l'établissement d'un service hebdomadaire de steamers entre le Canada et l'Angleterre, mais faisant escale à un port français, et nous offrions une subvention de $500,000 pour ce service. En 1894 cette subvention fut portée à $750,000. En 1896 on vota une loi établissant un service hebdomadaire auquel on accordait une subvention de $750,000, et on autorisait aussi, pour une période de cinq années, un service bi-mensuel entre le Canada, la France et la Belgique auquel on offrait une subvention de $750,000. Cette subvention a été augmentée de $100,000 en 1901. Il n'est rien advenu de cette offre de $100,000, pendant les quelques années qui ont suivi l'adoption de cette loi. Finalement la compagnie Allan a entrepris de faire le service et le remplit depuis quelques années.

M. ARMSTRONG: Elle faisait ce service auparavant pour $100,000 par année.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, mais elle ne donnait qu'un service de trois fois par semaine avec des bateaux lents et nous proposons aujourd'hui d'augmenter la subvention pour chaque voyage, de $5,500, à $6,600.

M. T. CHISHOLM: Le gouvernement français paie-t-il une part de cette subvention?

L'hon. M. BRODEUR: La politique du gouvernement français est de subventionner la construction de steamers. Il ne paie pas de subventions aux compagnies de transport maritime ainsi que nous le faisons au Canada. Il y a quelques années on a tenté d'ouvrir des négociations avec le gouvernement français pour l'amener à payer une part de cette subvention, mais lorsqu'il s'est agi de décider sous quel drapeau navigueraient les steamers on a constaté qu'il était impossible de s'entendre. Mon honorable ami (M. Henderson) a parlé du commerce entre le Canada et la France, et je dois faire remarquer que le traité de 1893 ne comprenait qu'un très petit nombre d'articles bénéficiant du tarif minimum français.

M. DANIEL: A quel port toucheront les bateaux de cette ligne?

L'hon. M. BRODEUR: Québec et Montréal en été, et Saint-Jean en hiver.

M. DANIEL: A quel port de l'autre côté de l'océan?

L'hon. M. BRODEUR: Le traité français de 1907 permettra l'entrée en France sous le tarif minimum d'un très grand nombre de produits canadiens, et en retour nous accordons à environ 80 articles de production française le bénéfice du tarif intermédiaire.

Mon honorable ami (M. Henderson) n'est pas sûr que nous retirerons des avantages du traité français, mais je suis d'opinion contraire. Comme avant le traité de 1907 les produits canadiens avaient à acquitter les droits très élevés du tarif maximum, et à soutenir en même temps la concurrence de produits venant de pays voisins de la France et bénéficiant du tarif minimum, il était impossible pour nous de faire un commerce considérable avec ce pays. Mais on doit naturellement s'attendre, maintenant que les marchandises canadiennes auront le bénéfice du tarif minimum, à voir un grand développement du commerce entre le Canada et la France. Déjà, depuis l'établissement de cette ligne de steamers, en dépit de toutes les difficultés auquelles nous avons eu à faire face dans le passé, nous avons dans une certaine mesure augmenté notre commerce avec la France. Nous pourrions exporter avec profit plusieurs autres articles en France. Il y a des variétés de poissons que nous pourrons exporter en plus grande quantité lorsque nous aurons le bénéfice du tarif minimum.

M. HENDERSON: Y a-t-il une diminution de droits sur le homard comparée avec le tarif de 1893?

L'hon. M. BRODEUR: Les droits sont les mêmes.

M. HENDERSON: Nous ne pouvons alors espérer aucun avantage de ce côté-là.

L'hon. M. BRODEUR: Non, mais je disais à mon honorable ami que sous le traité de 1893 nous avons exporté du homard en France, et que nous pouvons espérer, lorsque nous bénéficierons du tarif minimum, augmenter l'exportation non seulement de cet article, mais de 150 autres; que l'augmentation qui s'est produite au sujet du homard se produira aussi au sujet des autres articles qui sont mentionnés dans le traité.

M. HUGHES: Le ministre pourrait-il nous dire la valeur de notre exportation de homard en France?

L'hon. M. BRODEUR: Environ cinq ou six cent mille piastres, sinon plus.

M. DANIEL: Pour $600,000 valant?

L'hon. M. BRODEUR: Je crois même que cette exportation dépasse $600,000.

M. HENDERSON: Cela représenterait alors le tiers de toutes nos exportations en France.

L'hon. M. BRODEUR: Précisément, mais mon honorable ami n'a pas saisi l'argument que j'ai voulu faire. J'ai dit que nous avions pu, à cause du fait que cet article bénéficiait du tarif minimum, en faire une

grande exportation en France. A l'avenir nous bénéficierons du tarif minimum non seulement sur cet article, mais sur 150 autres, comme par exemple le fromage, le beurre et autres produits de la ferme.

M. S. SHARPE: Quel est le tarif français sur le fromage et le beurre ?

L'hon. M. BRODEUR : Sur le fromage, le tarif maximum est de 25 francs et le tarif minimum 12 et 15 francs. Le tarif minimum sur le beurre est de 20 francs et le tarif maximum est de 30 francs. Il nous était absolument impossible de soutenir la concurrence du beurre et du fromage du Danemark qui bénéficient du tarif minimum.

M. BLAIN: Le ministre pourrait-il nous dire si le ministère a fait calculer la quantité de produits agricoles dont nous pouvons compter faire l'exportation, du Canada en France, à l'avenir, sous le régime du nouveau traité?

L'hon. M. BRODEUR: J'ignore si le ministère des Finances a fait dresser quelque statistique à cet égard. Je n'ai pas cette statistique sous les yeux, mais je puis mentionner un fait qui m'a été signalé, au cours de mon séjour en France, il y a deux ans, fait tendant à mettre en relief les grands avantages dont nous ferait bénéficier le tarif minimum. Il s'agit de l'exprotation des jambons. J'ai obtenu ce renseignement de quelqu'un qui s'est livré à l'exportation, du Canada en France. Il m'apprit qu'à une certaine époque, il faisait un excellent commerce d'exportation en France, parce qu'il n'existait qu'un seul droit. Les jambons ne bénéficiaient pas du tarif minimum, de sorte que notre situation pouvait s'assimiler à celle des états d'Europe concurrents qui sont voisins de la France. Il me dit qu'en 1903, si je ne me trompe, on apporta une modification au tarif français et que les jambons figurèrent au tarif maximum et au tarif minimum. La conséquence fut que les pays qui étaient liés par des traités avec la France, comme l'Autriche, la Russie, l'Allemagne, la Suisse, le Danemark, la Suède, la Norvège, l'Espagne et l'Italie bénéficiaient pour l'exportation de leurs jambons, du tarif minimum, tandis qu'il nous fallait payer la taxe du tarif maximum. Les Canadiens se virent donc privés des bénéfices de ce commerce et cette maison commerciale qui faisait un excellent chiffre d'affaires avec la France, dut renoncer à cette exportation. Quelle est la situation créée par le nouveau traité? Sous le régime du nouveau traité, nous bénéficions des avantages du tarif minimum, de sorte que nous jouirons en France d'une situation similaire à celle de nos concurrents européens. Nous comptons développer un commerce auquel l'absence d'un traité avait porté un coup fatal.

M. GEO. TAYLOR: Le ministre pourrait sans doute obtenir cette statistique, si elle est confectionnée au ministère des Finances et au ministère du Commerce et de l'Industrie, et nous fournira ce dossier, lorsque le bill viendra en discussion. Nous pourrions ainsi adopter la résolution et le projet de loi serait présenté avant six heures.

L'hon. M. BRODEUR: J'irai aux renseignements auprès du ministère du Commerce et de l'Industrie, afin de m'assurer si cette statistique s'y trouve.

M. BARR: A l'époque où nous avons adopté le traité, le ministre des Finances (M. Fielding) a tenté un effort pour empêcher l'importation de l'absinthe. Je tiendrais à savoir où en sont rendues les négociations à cet égard, et s'il y a lieu de compter sur une modification du traité. J'ai lu quelque part, dernièrement, que l'Allemagne avait fait des démarches pour interdire l'importation de l'absinthe dans ce pays. De même, pour l'importation des vins, ce traité offre un grand danger, en ce sens qu'il pourrait porter un coup mortel à notre industrie vinicole; car nous sommes en mesure de produire tout le raisin dont nous avons besoin. Il importerait de savoir si on a tenté quelques démarches en ce sens.

L'hon. M. BRODEUR: Au cours de cette session, il nous faudra probablement saisir la Chambre de quelque projet de loi portant approbation de la modification qui a été apportée au traité, et j'appellerai l'attention de mon collègue, le ministre des Finances, sur la question que vient de soulever le député de Dufferin.

M. BARR : Le ministre, j'espère, y apportera toute l'énergie dont il est capable; car à mon avis, le danger résultant de l'importation de l'absinthe au pays contrebalance tous les avantages que peut nous conférer ce projet de loi.

M. SPROULE: Est-il entendu que le Gouvernement doit se réserver le droit de réglementation sur les tarifs ou les prix de transport se rattachant à ces navires?

L'hon. M. BRODEUR: La compagnie s'est chargée d'une entreprise et il est stipulé au contrat passé l'année dernière que les prix de transport entre le Havre et le Canada seront similaires à ceux en vogue entre le Havre et New-York.

M. McKENZIE: Avant que cette résolution soit adoptée, il conviendrait de rappeler au ministre et au Gouvernement l'urgence d'établir un port d'escale en Nouvelle-Ecosse pour ces lignes de steamers, au cours de l'été. En ce qui concerne cette ligne projetée de bateaux à vapeur faisant le service entre Montréal et Québec et quelque port français, le ministre nous informe que le poisson et surtout le homard constitue une de nos plus fortes exportations en France. On conférerait donc un grand

avantage au Cap-Breton et au littoral de la Nouvelle-Ecosse, si on établissait dans la province un port où ces steamers pourraient faire relâche et sur lesquels nous pourrions expédier notre poisson et autres objets d'exportation en France où il existe un excellent marché pour cette exportation. Ces steamers passeront à notre porte et pour ainsi dire à quelques milles de distance.

Il serait vraiment malheureux qu'on négligeât de prendre les mesures voulues pour établir un port d'escale à Sydney-nord. A ce port, il se fait un commerce considérable avec la France. C'est le principal siège d'affaires pour la flotte de trailleurs français, et ce commerce ne s'est développé que ces dernières années. Ces steamers prennent en outre une grande quantité de houille et ils pourraient obtenir cette houille à meilleur marché à Sydney-nord qu'à Montréal ou à Québec. S'il y avait un port d'escale à Sydney-nord, ils pourraient faire leurs provisions de charbon bien plus rapidement et plus économiquement. ce qui les engagerait à faire relâche à ce port. Mes observations à l'égard de cette nouvelle ligne entre le Canada et la France s'appliquent également aux steamers faisant régulièrement le service entre le Canada et le Mexique. Dans les Provinces maritimes, nous sommes privés de toute communication avec ces lignes, à moins que ces vaisseaux ne fassent relâche à quelque port sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse; or, Sydney-nord est le point le plus rapproché et ces steamers ne seraient pas obligés de s'écarter de leur itinéraire. Les paquebots-poste y ont débarqué les dépêches postales d'Angleterre, et si cela ne force pas ces paquebots à s'écarter trop de leur route, l'inconvénient du retard se ferait encore moins sentir pour ces cargo-boats. En outre, Sydney-nord étant le terminus de l'Intercolonial, ce serait un point d'embarquement pour la province de la Nouvelle-Ecosse ainsi que pour celle du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard qui bénéficieraient ainsi, au cours de l'été, des avantages de ce marché français. En hiver, naturellement, les steamers iraient à Saint-Jean, mais en été, nous n'avons pas de meilleur port d'escale à leur offrir que celui de Sydney-nord et cela nous faciliterait l'expédition de nos produits sur les marchés de France et du Mexique, tandis que ces bâtiments bénéficieraient de l'avantage de la houille à meilleur marché. J'ai cru que j'avais le devoir de profiter de ce débat pour appeler sur cette question l'attention du premier ministre et de son collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu pour la 1re et 2e fois et adopté.)

M. D. D. McKENZIE.

L'hon. M. BRODEUR demande à présenter un bill (n° 146) tendant à modifier la loi relative aux subventions accordées aux bateaux à vapeur naviguant sur l'océan.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

La séance, suspendue à six heures, est reprises à huit heures.

Reprise de la séance.

RENVOI DE PROJETS DE LOI.

L'ordre du jour appelle la discussion des modifications apportées par le Sénat au projet de loi (n° 59), déposé par M. Smith (Nanaïmo), tendant à constituer en corparation la compagnie du chemin de fer de Victoria à Barclay-Sound.

M. l'ORATEUR: Est-ce la volonté de la Chambre que la discussion de ces projets de loi soit ajournée, vu l'absence de leurs initiateurs?

Des VOIX: Oui.

M. HENDERSON: Quant au projet de loi inscrit au nom du député de Toronto (M. Claude Macdonell), mon collègue m'a exprimé le vœu qu'il soit procédé à la délibération de cette mesure.

2e LECTURE

De divers projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (n° 129) (EE) tendant à faire droit à Evelyn Fartha Keller;

Le 2e (n° 134) (CC) ayant pour objet d'autoriser l'association médicale canadienne;

Le 3e (n° 130) (FF) tendant à faire droit à Frank Parsons;

Le 4e (n° 133) (P) ayant pour but de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Kootenay à l'Alberta;

Le 5e (n° 138) (II) concernant la compagnie du chemin de fer de l'Est de Québec;

Le 6e (n° 139) (R) concernant la compagnie d'assurance contre l'incendie d'Ottawa, et tendant à substituer à ce nom celui de compagnie d'assurance d'Ottawa.

DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF AUX ENGRAIS AGRICOLES.

Le projet de loi (n° 110), déposé par l'honorable M. Templeman, concernant les engrais agricoles est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 1er.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): La loi relative

aux engrais agricoles figure dans nos statuts, si je ne me trompe, depuis vingt ans, et on a constaté qu'elle ne réalise pas l'objectif visé par ses auteurs, c'est-à-dire qu'elle ne réussit pas à protéger les acheteurs d'engrais agricoles. Il s'agit de révoquer la loi actuelle dans toute son intégralité et de la remplacer par le texte dont la Chambre est saisie. La loi actuelle oblige les fabricants à soumettre des échantillons de leurs engrais agricoles au ministère du Revenu de l'intérieur, pour qu'on en fasse l'analyse. Le département du Revenu de l'intérieur publie, sous forme de bulletins, les résultats de ces analyses. Ces bulletins sont censés renseigner les cultivateurs et les acheteurs sur la qualité des engrais. La loi prescrit aux fabricants de transmettre leurs échantillons pour analyse, au mois de janvier. En réalité, les échantillons, cette année, ne sont parvenus au ministère qu'en février ou en mars; or, avant la publication du bulletin en avril, cette année, les cultivateurs avaient déjà acheté tous les engrais dont ils avaient besoin pour l'année, ce qui a rendu inutile le travail du ministère.

M. SPROULE: Pourquoi?

L'hon. M. TEMPLEMAN: A cause du retard apporté à l'analyse.

M. SPROULE: La loi contient une prescription impérative à cet égard.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Mais les fabricants ne s'y conforment pas; et quand bien même on nous transmettrait les échantillons au mois de janvier, il serait impossible de publier le bulletin assez tôt pour le transmettre aux acheteurs et leur permettre de se prononcer d'après les analyses sur la valeur des engrais qu'ils achètent. En tout état de cause, une expérence de plusieurs années nous a appris que la publication de ces bulletins, avec les analyses du ministère, n'a pas réalisé l'objectif visé par les auteurs de la loi, c'est-à-dire qu'elle n'a pas réussi à éclairer les cultivateurs sur la nature des engrais placés sur le marché.

Le projet à l'étude apporte de profondes modifications à la loi actuelle. Nous n'entendons pas, à l'avenir, faire l'analyse pour les fabricants. La loi, dans sa teneur actuelle, s'est plutôt inspirée de l'intérêt du fabricant que de celui de l'acheteur. Le ministère s'est toujours contenté d'un droit de $3, pour ces analyses; tandis que l'analyse d'un engrais coûte $7 au ministère.

M. SPROULE: Quel est le chapitre de l'ancienne loi qui statue à cet égard?

L'hon. M. TEMPLEMAN: C'est le chapitre 132, je crois. Le texte du projet de loi à l'étude prescrit que les fabricants doivent obtenir du ministère un numéro d'enregistrement pour leur marque d'engrais, et ce numéro doit être appliqué sur les colis d'engrais qu'ils exposent en vente.

Cette prescription a été rendue nécessaire par la présence sur le marché d'engrais agricoles qui sont revêtus d'appellations similaires; de sorte que dans le cas où l'on dirigerait des poursuites contre les fabricants pour violation de la garantie qu'ils sont censés donner et la qualité de leurs engrais, il devient difficile de différencier l'engrais acheté", vu qu'il existe un si grand nombre de produits presque similaires. Aux termes du projet de loi, tout fabricant qui demande un numéro d'enregistrement doit accompagner sa demande d'un état indiquant le nom de la marque pour laquelle le numéro d'enregistrement est demandé, ainsi que la marque de commerce.

Nous voulons que le fabricant attache au colis une étiquette donnant l'analyse garantie des ingrédients qui entrent dans la composition de son engrais; c'est-à-dire, que le fabricant appliquera sur le colis, le sac ou la boîte, suivant le cas, l'analyse garantie de l'engrais. Voilà le maître principe au bill. Puis lorsque l'engrais est sur le marché, nous pouvons lever des échantillons et au moyen de l'analyse, constater si le fabricant s'est écarté de l'analyse garantie telle que publiée par lui-même.

M. ARMSTRONG: Le ministre affirme-t-il que les produits du fabricant ne seront analysés qu'une fois l'an?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Non. Aux termes du projet de loi, le fabricant applique sur le sac, le colis ou la boîte de ferblanc contenant l'engrais qu'il expose en vente, une étiquette portant le nom de la marque, le numéro d'enregistrement ainsi que l'analyse garantie par lui-même et indiquant la composition proportionnelle de l'engrais. Par analyse garantie, il faut entendre l'indication de la valeur relative de chaque engrais ou sa composition en principes fertilisants; acide phosphorique, nitrogène et potasse. Le fabricant est tenu de placer cette garantie sur l'étiquette et il doit se conformer, dans sa fabrication, à cette analyse garantie. Tous les engrais agricoles que ces fabricants placent sur le marché doivent posséder leur valeur ainsi garantie. De temps à autre l'inspecteur d'engrais doit se procurer des échantillons obtenus des commerçants; ces échantillons seront soumis à l'analyse et permettront de constater si le fabricant se conforme à la prescription relative a l'analyse garantie publiée par lui-même.

M. ARMSTRONG: Si je ne me trompe, le ministre affirme que sous le régime l'an-

cienne loi les fabricants étaient tenus de faire analyser leurs produits une fois l'an. Le ministre pourrait-il nous dire à quels intervalles cette analyse doit se faire, sous le régime de la nouvelle loi?

L'hon. M. TEMPLEMAN : En premier lieu, le fabricant, lorsqu'il expose ses produits en vente, doit publier leur analyse, afin que chaque acheteur puisse en prendre connaissance. De temps à autre, le ministère obtiendra des échantillons des engrais agricoles placés sur le marché; il en fera faire l'analyse, afin de constater si le fabricant se conforme à la prescription de la loi touchant l'analyse garantie. Le cultivateur qui achète un engrais agricole peut, aux termes de la loi, se procurer l'analyse d'un échantillon de cet engrais; par conséquent toute marque d'engrais peut être l'objet d'une analyse, chaque fois qu'on transmet des échantillons au ministère.

M. GEORGE TAYLOR: Vous publierez différents échantillons que vous avez levés?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui.

M. BARR: Tout cultivateur aura-t-il le droit de transmettre des échantillons, pour les faire analyser, et cela gratuitement?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Non pas gratuitement; mais le droit exigé par le bill est de cinq dollars.

M. BARR: Est-ce qu'il ne serait pas possible de réduire sensiblement le chiffre de ce droit?

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'analyse d'un échantillon d'engrais revient à sept dollars au ministère. C'est une analyse difficile à faire. L'article 10 relatif aux droits à acquitter décrète:

> Tout acheteur d'un engrais enregistré peut obtenir du ministre une analyse de l'engrais qui lui a été délivré, en en faisant la demande, et en accompagnant celle-ci d'un échantillon d'au moins une livre dudit engrais levé selon les directions qui figurent à l'annexe B de la présente loi, et sur versement d'un droit de cinq dollars.

La Chambre le comprend, s'il n'existait pas de droit, ou si la loi n'exigeait qu'un droit fort minime, le ministrèe serait inondé de demandes d'analyses. Les inspecteurs d'engrais transmettront des échantillons au ministère et les résultats de l'analyse seront publiés dans un bulletin. On pourra alors constater si le fabricant s'écarte de l'analyse garantie et en pareille circonstance, il est passible d'une peine.

M. SEXSMITH: Si un cultivateur transmet un échantillon et que l'analyse ne concorde pas avec la déclaration publiée par le fabricant alors qui est tenu de diriger des poursuites contre le contrevenant?

M. J. E. ARMSTRONG.

L'hon. M. TEMLEMAN: L'article 12 décrète que les inspecteurs d'engrais sont tenus de se procurer des échantillons pour analyse, et si l'analyse établit que l'engrais n'est pas conforme à l'étalon, nous dirigeons des poursuites contre le délinquant. Bien que le projet de loi en discussion ne décrète rien au sujet des poursuites, lorsqu'un échantillon est transmis au ministère par un cultivateur ou toute personne autre qu'un fonctionnaire du ministère, alors au cas où l'on constaterait la défectuosité de l'échantillon, le ministère, à mon avis, aurait le droit d'intenter des poursuites.

M. SEXSMITH: Ne serait-il pas utile d'inscrire cette disposition au projet de loi?

M. BARR: Quels sont les fonctionnaires chargés de l'application de la loi?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Les inspecteurs dont la nomination est prévue par ce projet de loi sont les inspecteurs mêmes créés sous l'empire de la loi relative à la falsification des denrées alimentaires. Ce projet de loi ne vise nullement à créer de nouveaux fonctionnaires.

M. TAYLOR: Si un cultivateur désire faire analyser un échantillon, il lui serait plus commode de remettre le droit de cinq dollars et son échantillon à un inspecteur.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il serait plus commode de charger l'inspecteur des denrées alimentaires de lever l'échantillon.

M. SEXSMITH: J'infère des paroles du ministre que lorsqu'un cultivateur soupçonne qu'un fabricant expose en vente un engrais qui n'est pas conforme à l'étalon officiel, il lui suffit d'écrire à l'inspecteur, et celui-ci lèverait les échantillons.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il n'y a pas d'étalon officiel. C'est le fabricant qui fixe l'étalon en plaçant la marque sur l'étiquette imprimée appliquée sur le colis, et donnant la garantie que son propre produit est conforme au type. Il doit se conformer à cette prescription, de sorte que l'acheteur sache ce qu'il achète.

M. BURRELL: Quels était le chiffre du droit fixé primitivement pour l'analyse?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Trois dollars.

M. BURRELL: Il me semble que le fabricant qui expose en vente d'énormes quantités d'engrais sur le marché devrait au moins être obligé de payer le plein droit, lorsqu'on fait faire des analyses dans l'intérêt public. Le côté défectueux de la loi relative à l'inspection des denrées alimentaires, c'est que les amendes imposées ne sont pas d'un chiffre assez élevé, et ce sera sans doute l'endroit vulnérable de ce projet de loi. Les fabricants coupables de fraude devraient être passibles d'une amende d'un chiffre assez élevé pour que le produit de ces amendes suffise à faire face aux frais entraînés par l'application de la loi.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le projet de loi vise à protéger les cultivateurs, sans qu'ils aient à effectuer de frais quelconques. Le fabricant verse deux dollars pour l'enregistrement et un droit de cinq dollars pour le permis annuel de vente; et comme nous ne faisons pas d'analyse pour le fabricant, aux termes de ce projet de loi, nous n'exigeons aucun droit. Le fabricant est tenu de faire effectuer ces analyses à ses frais.

M. SPROULE: Supposons que le fabricant place sur le marché un échantillon qui ne soit pas conforme au certificat. Quelle protection existe-t-il pour le cultivateur? Le cultivateur qui achète une petite quantité d'engrais n'ira pas débourser cinq dollars pour faire analyser un échantillon à Ottawa.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le ministère est tenu de recueillir des échantillons de chaque engrais placé sur le marché et d'en faire l'analyse, afin de constater si le fabricant se conforme à sa propre analyse garantie. Nous n'empêchons personne de lever des échantillons et de les transmettre au ministère, mais en pareille circonstance, nous proposons l'établissement d'un droit de cinq dollars.

M. SPROULE: On reculerait devant pareille dépense.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Bon nombre de personnes reculeraient devant pareille dépense; mais si un cultivateur ou toute autre personne achète une grande quantité d'engrais agricoles, et est en lieu de croire que cet engrais n'est pas conforme au type, un droit de cinq dollars n'est pas prohibitif.

M. BARR: Lorsqu'un cultivateur transmet un échantillon et qu'il est établi que cet échantillon n'est pas conforme à la garantie, ne serait-il pas plus juste d'obliger le fabricant à acquitter ce droit, au lieu d'obliger le cultivateur à le payer?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Lorsqu'un fabricant est poursuivi devant les tribunaux par un fonctionnaire du ministère ou par un simple particulier, à la suite d'une analyse faite par le ministère, il y a une amende de $50 prévue par l'article 15.

M. BARR: Il serait plus juste de ne pas obliger le cultivateur à acquitter ce droit, si l'échantillon d'engrais n'est pas conforme à la garantie.

L'hon. M. TEMPLEMAN: C'est possible sous ce nouveau régime, je ne crois pas que le simple particulier intente beaucoup de poursuites. A mon avis, les particuliers ne demanderont guère d'analyses. Tout bien comptés, il y a environ 200 ou 300 engrais chimiques exposés en vente sur le marché. Le ministère pourrait assez facilement analyser un ou deux échantillons de chaque espèce, tous les ans et publier les résultats de ces analyses.

M. BARR: Comment l'inspection s'effectuera-t-elle?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Sous le régime de la loi relative à la falsification des denrées alimentaires, il y a quinze ou seize inspecteurs. Je le répète, ce mot "inspecteur" est impropre ici. Ces individus sont de consciencieux fonctionnaires du ministère; ils achètent des échantillons de denrées alimentaires; ils en font deux paquets, dont l'un est transmis à Ottawa et l'autre demeure chez le vendeur. Le vendeur sait que l'échantillon doit être soumis à l'analyse, et si cet échantillon n'est pas conforme aux dispositions de la loi, le vendeur est passible de poursuites. Un seul inspecteur ou acheteur d'engrais agricoles pourrait, en une seule semaine, lever des échantillons de tous les engrais agricoles qui se vendent dans la province d'Ontario.

M. BARR: Le danger est que les fabricants peuvent envoyer aux détaillants dans toute la province une marchandise qui n'est pas conforme à la formule, mais l'inspecteur examine ce qu'il trouve à l'usine.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Si le fabricant expédie de l'engrais qui n'est pas conforme à la formule, il est passible d'une peine.

M. J. A. CURRIE: Le ministre remarquera qu'il existe un article s'appliquant aux engrais fabriqués sur commande et qui ne sont pas destinés à la vente.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Certainement.

M. J. A. CURRIE: La seule personne que cette loi puisse tenir responsable, c'est le fabricant. Et il est prévu qu'un échantillon doit être prélevé en présence du fabricant ou de son agent. Pourquoi ne pas rendre le vendeur responsable au même titre que le fabricant? Si vous procédez ainsi, le vendeur fera en sorte de se procurer tout d'abord l'article véritable. Ainsi que le suggère l'honorable député de Dufferin (M. Barr), admettez qu'il y ait malhonnêteté ou connivence entre le fabricant et le détaillant, il n'y a rien qui empêche le fabricant de faire un arrangement par lequel il pourrait donner un engrais falsifié. Après que l'engrais est sorti de chez le fabricant et est en la possession du détaillant, il n'y a rien dans la loi qui stipule que le fabricant ou le détaillant sera poursuivi.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Chaque engrais est vendu avec un numéro d'enregistrement qui permet de remonter jusqu'au fabricant, la seule personne sujette à être poursuivie. Mon honorable ami parle de tenir le vendeur responsable. Sous le régime de la loi des falsifications, une des difficultés

est que le vendeur innocent est responsable en beaucoup de cas des falsifications du fabricant. Je demande à la Chambre si la personne coupable n'est pas le fabricant plutôt que le vendeur innocent.

M. J. A. CURRIE: Mais comment pouvez-vous le pincer? Supposez que ce soit un fabricant américain?

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'article 4 prescrit que tout fabricant étranger doit nommer un agent résidant au Canada qui, pour tous les objets de la présente loi, est considéré comme un fabricant.

M. J. A. CURRIE: Mais le ministre constatera que l'échantillon doit être prélevé "en présence du fabricant ou de son agent". Comment un agriculteur peut-il aller à l'usine et prélever un échantillon de l'engrais en présence du fabricant et de son agent? Si vous pouviez dire que le numéro d'enregistrement est à première vue une preuve que l'article a été manufacturé par le fabricant représenté par ce numéro et si le vendeur prouvait qu'il l'a acheté du fabricant, il serait exempt de poursuites et vous pourriez remonter jusqu'au fabricant. Mais vous empêchez toute mesure de ce genre en stipulant que les échantillons doivent être prélevés en présence du fabricant ou de son agent.

L'hon. M. TEMPLEMAN: J'ai préparé un amendement par lequel je proposerai que les échantillons soient prélevés "en présence du vendeur ou de son agent".

M. WRIGHT: Admettez que le manufacturier à Toronto fabrique ces produits et les vendent à un marchand en gros à Winnipeg qui à son tour les vend à un détaillant de Calgary par l'intermédiaire de qui ils arrivent jusqu'à l'agriculteur dans cette région du pays. Dans le cas de violation de la loi concernant ces produits où aurait lieu le jugement? Si le fabricant doit être poursuivi, avez-vous l'intention d'aller chercher vos témoignages à l'endroit où vit l'acheteur? Je crains que vous ne rencontriez beaucoup de difficultés dans l'application de cette loi.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Mais dans ce cas c'est le fabricant qui serait poursuivi.

M. WRIGHT: A Toronto?

L'hon. M. TEMPLEMAN: A Toronto et la preuve matérielle serait fournie dans la ville d'Ottawa par le chimiste qui a fait l'analyse et qui a prouvé que le produit n'était pas conforme à la formule. L'inspecteur qui a fait l'achat serait un témoin essentiel dans un cas de ce genre. Ce bill impose au fabricant l'obligation de se conformer à son analyse garantie.

M. WRIGHT: Comment pourriez-vous réunir les témoignages pour prouver le fait que l'agriculteur a acheté les produits identiques et qu'il a envoyé à votre département pour les faire analyser ces produits identiques? Vous devriez citer le détaillant, le marchand en gros et l'agriculteur pour vous permettre d'établir votre preuve.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Pas du tout.

M. LENNOX: Quel est l'article qui impose la responsabilité au fabricant?

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'article 15.

M. LENNOX: Je ne le comprends pas ainsi.

L'hon. M. TEMPLEMAN (lisant):

Quiconque vend, ou offre ou expose en vente...

Cela comprend certainement le fabricant.

M. LENNOX: Ce n'est pas ce qu'a dit le ministre, si je l'ai bien compris. Je ne voudrais pas affirmer que cela correspond à ce qu'a dit le ministre il y a un instant. J'ignore l'intention du ministre. J'ai compris que le ministre a dit que le but de ce bill est d'imposer la responsabilité au fabricant. L'article 15 déclare que:

Quiconque vend, ou offre ou expose en vente...

Ce n'est pas limité au fabricant, ou au premier acheteur ou au second acheteur ou à un acquéreur intermédiaire. Cela s'applique à tout acheteur qui vend cet article, depuis le fabricant jusqu'au dernier détaillant. N'en est-il pas ainsi? Est-ce là l'intention du ministre?

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'intention est de rendre responsable le fabricant si son analyse garantie imprimée sur l'étiquette n'est pas conforme au produit.

M. LENNOX: C'est parfaitement exact. Je comprends cette partie.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Tout colis d'engrais est vendu avec un numéro, il est enregistré et porte le nom du fabricant; son analyse garantie est sur l'étiquette et s'il ne se conforme pas à l'analyse garantie il peut être poursuivi en vertu de l'article 15. Il n'est pas évident que l'article 15 vise le fabricant, nous le rendrons plus clair, car tel est le but que nous poursuivons.

M. LENNOX: De même que je crois qu'il n'est pas évident qu'il vise le fabricant, de même je crois qu'il est très clair qu'il a en vue quiconque vend l'engrais. Si le ministre n'a pas l'intention de comprendre quelqu'un d'autres que le fabricant, je crois qu'un amendement sera nécessaire. L'article comprend certainement le fabricant, mais il comprend aussi un grand nombre de personnes.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne crois pas que nous devrions nous limiter au fabricant. Il peut se faire qu'après être sortis de chez le fabricant, les produits peu-

vent être manipulés par d'autres personnes.

M. SPROULE: Ne croyez-vous pas qu'on devrait imposer une pénalité plus forte au fabricant, parce qu'il sait ce qu'il met dans le produit, qu'à un acheteur ignorant qui achète en se fiant à l'étiquette et qui croit que le pourcentage est complet.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je désire proposer un amendement au paragraphe (d) de l'article 2, relativement à la définition du mot agent. Je crains que la définition telle qu'elle est imprimée soit trop générale. Je propose de la remplacer par la suivante:

Agent signifie toute personne dont le nom a été communiqué au département tel qu'il est prévu à l'article 4 de la présente loi.

D'après la loi, un agent signifie toute personne qui représente un fabricant étranger et non un marchand de détail qui vend des engrais.

M. SPROULE: Pourquoi dites-vous fabricant " étranger "?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il doit avoir un agent au Canada pour le représenter.

M. SPROULE: Oui mais il y a une quantité d'engrais qui sont fabriqués au Canada. Par exemple, on produit des phosphates et presque tous les abattoirs fabriquent des engrais.

M. SEXSMITH: Dans le cas où un agriculteur ou une personne quelconque achète un engrais et a des motifs suffisants pour croire que l'article acheté chez le fabricant n'est pas conforme à la formule inscrite sur l'étiquette, si l'inspecteur est averti en lui faisant connaître les motifs, n'est-ce pas le devoir de ce fonctionnaire d'aller prélever des échantillons?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Sans aucun doute et si un agriculteur a quelque raison de croire qu'un engrais n'est pas conforme à l'analyse il peut avertir l'inspecteur ou mieux encore prévenir le département à Ottawa qui donnera des instructions à l'inspecteur pour prélever des échantillons de cet engrais particulier. Il est de toute importance que l'inspecteur ou l'acquéreur quelconque procède de telle manière qu'il puisse témoigner en cour que le spécimen qu'il a acheté était un spécimen de cet engrais particulier et le même spécimen qu'il a envoyé à Ottawa pour être analysé et alors notre chimiste aura à prouver au tribunal qu'il n'est pas conforme à la formule.

M. SPROULE: Si l'échantillon était prélevé dans de pareilles circonstances, imposeriez-vous néanmoins à l'agriculteur un droit de $5 pour l'analyse?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Non. Le droit de $5 imposé par la loi est dans le but d'empêcher que le département soit inondé de demandes d'analyses inutiles, plutôt que pour tout autre motif. Nous analyserons tous les échantillons quand ce sera nécessaire même si personne ne nous en envoie, mais pourtant nous désirons laisser chacun libre s'il le désire de nous envoyer un échantillon. Le département a été inondé de demandes pour des travaux de cette nature. Nous faisons un grand nombre d'analyses dans le laboratoire et il est indispensable de mettre d'une façon ou d'un autre un frein à cette invasion. Il n'est pas nécessaire qu'en vertu de cette loi nous fassions gratuitement l'analyse de tous les engrais.

M. HENDERSON: Un agriculteur doit payer $5 pour une analyse; mais qui va éveiller son attention sur le fait qu'un engrais n'est pas conforme à la formule? Comment pourra-t-il s'apercevoir qu'il n'est pas bon?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il doit avoir quelque motif pour envoyer à l'analyse un échantillon. J'ignore ce qui pourra attirer son attention, à moins qu'il n'ait employé cet engrais pendant plusieurs années avec de maigres résultats.

M. HENDERSON: Il ne sera alors d'aucune utilité de perdre $5 pour le faire analyser. Il sera plus simple de ne pas en acheter d'autre.

L'hon. M. TEMPLEMAN: La loi suppose que tout engrais mis en vente doit être analysé par le département et le résultat imprimé sur un bulletin et l'agriculteur saura, grâce à cette analyse, si l'engrais particulier dont il a fait l'acquisition est conforme à la formule.

M. HENDERSON: Quand une personne achète une boîte ou un sac d'un certain engrais il lui est impossible de dire s'il est conforme ou non à la formule et je ne comprends pas comment il pourra se procurer le renseignement pour s'en rendre compte.

M. GEO. TAYLOR: Je crois que le bill actuel est préférable à l'ancien parce que le fabricant d'après l'ancienne loi pouvait envoyer un échantillon au département et demander qu'on l'analyse et qu'on lui remette un bulletin prouvant que l'engrais avait été manufacturé d'après une certaine marque. Après quoi il pouvait fabriquer un article falsifié et le mettre en vente. Sans doute il peut encore le faire aujourd'hui mais il peut se faire pincer parce que le département fera l'analyse suivant toute probabilité.

M. MARSHALL: L'échantillon à analyser ne sera-t-il pas le même que les échantillons de confitures et de gelées?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il sera échantillonné de la même manière.

M. MARSHALL: Le département en prélève chaque jour et je crois qu'il ne se pré-

sentera aucune difficulté à ce sujet. Serait-il possible d'améliorer la qualité des engrais qui sont fabriqués de façon à les rendre conformes à un type qui serait établi par le département?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous ne voulons pas essayer d'établir aucun type. Le fabricant lui-même détermine sa formule et fait publier l'analyse de son produit. Je suis informé qu'il serait très difficile de fixer un type pour un engrais quelconque. Il y aurait des vingtaines de types suivant la nature différente des sols variés. Un certain sol peut exiger un engrais contenant plus d'azote ou plus d'acide phosporique, etc. Nous exigeons que le fabricant donne distinctement quels sont les composés qui entrent dans son engrais et il doit s'en tenir à cette formule et l'acquéreur se rend compte si le numéro indiqué renferme bien la qualité dont il a besoin. La formule est composée par le fabricant et tout ce que nous faisons est de l'obliger à s'en tenir à sa propre formule.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La discussion devient trop générale. Le bill doit être examiné article par article. L'article 2 est actuellement à l'étude et il y a un amendement qui a été proposé au paragraphe "d" pour demander que les mots "qui n'est pas un fabricant et qui vend ou offre un engrais en vente" soient supprimés et qu'à leur place le paragraphe suivant soit inséré:

Agent signifie toute personne dont le nom a été communiqué au département tel qu'il est prévu à l'article 4 de la présente loi.

M. J. A. CURRIE: Ne devrions-nous pas donner la définition du mot "vendeur".

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne crois pas que le mot "vendeur" ait besoin d'être défini. Le mot "agent" se rapporte seulement à la personne nommée par un fabricant étranger pour le représenter au Canada.

M. J. A. CURRIE: Dans le bill, tel qu'il est imprimé, le mot "agent" signifie vendeur. Est-ce là l'intention?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Non.

M. J. A. CURRIE: Alors, d'après l'annexe B, il n'y a pas de possibilité d'attaquer le vendeur?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous allons modifier l'annexe B.

(L'article 2 ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 3:

Les engrais sont réputés être de marques distinctes lorsqu'ils diffèrent soit par leur composition garantie, soit par la marque de commerce, par le nom ou par tout autre mode particulier de marquage.

M. SEXSMITH: Nous avons discuté si un certain type ne pouvait pas être établi. Je crois qu'il ne serait pas prudent de fixer un certain type parce que tout fabricant peut donner la description de son type sur le dos du colis et le prix sera fixé d'après la qualité. Je serai parfaitement satisfait avec cet article.

Sur l'article 2 (le nom de l'agent d'un fabricant étranger ou son représentant au Canada doit être déposé chez le ministre).

M. J. A. CURRIE: Qui empêchera un fabricant de mettre un homme de paille comme son agent?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il est peu probable qu'un grand fabricant mettra un homme de paille comme son agent s'il considère qu'il doit le faire enregistrer chaque année et obtenir sa licence pour vendre. Il pourrait faire cela une fois, mais il ne pourrait pas recommencer car il n'obtiendrait pas sa licence pour opérer de nouveau au Canada.

M. LENNOX: Dans un article subséquent du bill a-t-on prévu que l'agent pourrait être poursuivi à la place du fabricant?

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'intention de l'article 4 est d'obliger le fabricant étranger à désigner un agent au Canada qui soit tenu de s'enregistrer et qu'on puisse poursuivre, je suppose, comme le représentant du fabricant étranger.

M. LENNOX: Je n'aimerais pas à "supposer" à ce sujet, mais j'aimerais à savoir du ministre s'il y a une disposition dans la loi qui permette d'atteindre l'agent. Je n'ai pas prêté une grande attention à la mesure, mais je n'ai pas vu de disposition qui permette d'atteindre l'agent de cette manière.

L'hon. M. TEMPLEMAN: J'en ai conclu que l'agent du fabricant étranger ne peut être cité en justice. Si dans le cours de la délibération du projet de loi nous constatons qu'il n'en est rien, nous pourrons toujours le modifier en conséquence. Notre objet en exigeant la nomination d'un agent est d'avoir à portée quelqu'un qui représente le fabricant.

M. LENNOX: Mon but n'est pas d'embarrasser le ministre, mais il reconnaîtra qu'on ne saurait laisser dans le vague une question de cette importance. Je ne vois rien dans le projet de loi qui nous mette à même d'atteindre l'agent. L'article 15 édicte que toute personne vendant ou offrant en vente un engrais, pourra être poursuivie. Je ne vois aucune autre disposition dans le projet de loi qui permette d'atteindre l'agent. Est-ce suffisant?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je le pense. Aux termes de l'article 2, l'expression "ana-

lyse garantie" signifie l'évaluation faite par un fabricant ou un agent de la teneur de l'engrais chimique en acide phosphorique, azote ou potasse. Il me semble bien que l'agent pourrait être cité en justice en qualité de représentant du fabricant étranger qui a fourni cette "analyse garantie". Cependant, c'est là une question de droit à l'égard de laquelle je n'aime pas à me prononcer trop carrément. Nous pouvons au besoin le déclarer en termes plus précis.

M. CURRIE : Personne ne l'ignore, il se commet constamment des fraudes dans la vente de ces engrais chimiques aux dépens de la classe agricole, et c'est la raison d'être du présent projet de loi. Supposons qu'un groupe de ces marchands d'engrais falsifiés établis aux Etats-Unis se concertent sous le nom de la compagnie "Diamond Fertilising". Ils expédient au Canada un échantillon de leurs engrais, cet échantillon est analysé par le département et trouvé de grande valeur. Un individu de Buffalo ou de Chicago encore peu connu est nommé agent, et s'installe dans un bureau qui n'est pas trop en vue. Munis du certificat d'analyse décerné par le département, les représentants de cette marque se répandent dans le pays et vendent de grandes quantités de marchandises, grâce à ce certificat et à la modicité du prix. Toute la marchandise vendue est expédiée au Canada dans l'intervalle d'une semaine. Dix ou quinze jours après, il arrive qu'un échantillon est prélevé par l'inspecteur et soumis à l'analyse. Mais avant que le département ait pu prendre des mesures, l'agent a décampé laissant les petits boutiquiers et marchands embarrassés de grandes quantités d'une marchandise sans valeur.

Puis, les mêmes gens se concertent de nouveau, lancent sur le marché la marque "Lightning" et la première opération se répète du commencement à la fin. Cette fraude s'est pratiquée à l'égard d'autres natures de marchandises, et même des fabricants ont été fraudés de cette manière. On l'a fait notamment dans le commerce de l'acier. La marchandise en question est mise en vente sur tous les points du pays, au prix, disons de 50c la livre, et après en avoir acheté 5, 10 ou 20 livres, on constate que le métal ne vaut pas mieux que du fer battu. Mais ce que je propose, c'est que toute compagnie nommant un agent dans notre pays, soit tenue de faire au département du Revenu de l'intérieur un dépôt d'au moins $500, comme garantie de sa sincérité, afin que les intéressés puissent exercer un recours dans le cas de fraude.

M. BEATTIE: Le droit commun doit régler pareil cas. Au reste, il n'y a guère lieu de supposer qu'un fabricant nomme un agent dans le but de frauder le public. Il n'est pas à ma connaissance d'homme pratique, que pareille chose se soit jamais produite.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député (M. Beattie) sait fort bien que les marchandises vendues aux Etats-Unis par de prétendus fabricants, dans au moins la moitié des cas, ne sont pas fabriqués par eux. Les marchandises de Smith, Jones et Robinson "fabricants", sont peut-être toutes fabriquées au même endroit.

M. BEATTIE: C'est autre chose. Mais le fabricant qui expédie des marchandises d'une certaine marque compte bien que son commerce va se maintenir, et ne voudrait pas sacrifier sa réputation pour la vente de quelques grosses de marchandises.

M. J. A. CURRIE: Le présent projet de loi a pour but de prévenir une certaine fraude déterminée, fraude qui a été commise au dépens de la classe agricole si souvent et dans de telles proportions que le ministère juge opportun d'édicter une loi spéciale à cet effet. Dans le cas des neuf dixièmes de ces marques d'engrais, il n'existe même pas un bureau au siège social de la prétendue fabrique.

M. BEATTIE: Mais le fabricant ruinerait sa réputation en expédiant un article de qualité inférieure. Si j'étais fabricant je ne voudrais certes pas expédier une marchandise falsifiée, si j'avais le dessein de maintenir mon commerce.

M. SAMUEL SHARPE: La difficulté serait résolue, à mon avis, par l'adoption du moyen suggéré par l'honorable représentant de Simcoe-nord, c'est-à-dire, si l'on déclarait l'agent passible de toute peine applicable à un fabricant étranger convaincu de fraude. Si l'agent est passible des mêmes peines, il verra à protéger le public à l'encontre du fabricant.

M. GEORGE TAYLOR: Un autre moyen que le ministre pourrait prendre, serait de refuser de patenter ou de nommer un agent dont la solvabilité ne lui est pas connue.

M. SPROULE: C'est là le point difficile. Voici un agent qui vend des marchandises en gros à un droguiste; celui-ci les revend au cultivateur, lequel découvre après coup que la marchandise n'est pas telle qu'on la lui a représentée. Comment va-t-il obtenir réparation? Aux termes de l'annexe B, les échantillons pour analyse doivent être prélevés en présence du fabricant ou de son agent; mais le vendeur n'est pas l'agent du fabricant.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous allons y substituer l'expression "vendeur".

Sur l'article 6 (demande de numéro d'enregistrement).

M. SPROULE : Qu'entendez-vous par "analyse garantie" ?

L'hon. M. TEMPLEMAN: "Analyse garantie" signifie l'évaluation faite par un fabricant ou son agent de la teneur de l'engrais en acide phosphorique, azote et potasse. Ce sont là les trois ingrédients constitutifs de l'engrais chimique, si je ne me trompe; il n'y en a pas d'autre.

M. SPROULE: L'ancien acte prescrit que les échantillons devront contenir telle quantité d'ammoniaque et telle quantité d'acide phosphorique, et dans quelques-uns on trouve une combinaison des deux. Lequel allez-vous prendre comme base? car nombre de ces engrais chimiques renferment deux éléments.

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'étiquette du fabricant le dira.

Sur l'article 7 (comment appliquer le numéro d'enregistrement).

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose de biffer le mot "importateur" pour que nous n'ayons à traiter qu'avec le fabricant ou son agent.

M. J. A. CURRIE : Encore une fois, je tiens à signaler à l'attention du ministre cette question d'agence. Le ministre se figure-t-il que personne n'importera d'engrais chimiques dans notre pays, si ce n'est pas l'entremise d'un agent. Rien ne m'empêche d'importer un engrais chimique des États-Unis ou d'Europe pour quelque fin que ce soit, et de le vendre ici; aucun texte de loi ne m'oblige à avoir un agent reconnu.

L'hon. M. TEMPLEMAN: C'est précisément à cet effet que nous légiférons en ce moment.

M. J. A. CURRIE: J'insiste auprès du ministre sur l'importance de cette question d'agence. Il est oiseux d'obliger le fabricant à se constituer un agent si cet agent n'offre pas de garanties de solvabilité. A mon avis, dans tous les cas d'importation de l'étranger d'un article de fabrication de cette nature, vendu sous certificat, il faudrait exiger le dépôt d'une certaine somme entre les mains des autorités, pour que toute personne lésée fût en mesure de se pourvoir.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je ne voudrais pas imposer des conditions qui seraient trop onéreuses. L'honorable député redoute outre mesure la nomination d'un agent n'offrant pas de garantie. Or, je suis porté à croire qu'un fabricant connu tiendra à nommer un agent inspirant la confiance, et il n'y a guère lieu de craindre que le département soit dans le cas de poursuivre cet agent. Nous pourrions refuser de le reconnaître s'il s'agissait d'un homme de paille. Je reconnais bien qu'en exigeant un dépôt de $500 ou de $100 d'un fabricant, on aurait plus de garantie à son égard; mais ce serait peut-être gêner sans nécessité les opérations commerciales.

M. J. A. CURRIE: Mon désir n'est pas d'entraver le commerce. Le projet de loi actuel vise les fabricants à réputation bien assise; il tend à supprimer un abus dont notre pays a beaucoup souffert, non seulement à l'égard du commerce des engrais, mais à l'égard du commerce des arbustes et autres produits de cette nature. Par exemple, il se vend sur tous les points du pays des plants d'arbustes d'ornement de la pépinière désignée sous le nom d'"Aurora Borealis", de Syracuse, ou quelque autre nom tout aussi ronflant. Il est arrivé que des gens ayant acheté de ces arbustes n'en ont pas été satisfaits et n'ont pu se faire indemniser. Le ministre reconnaîtra que si la compagnie était tenue de donner des preuves du caractère sérieux de son entreprise, toute maison désireuse de répandre dans le pays les engrais de sa confection, n'hésiterait pas à faire le dépôt en question; et d'autre part, les établissements interlopes reculeraient devant cette nécessité. En exigeant d'une compagnie désireuse de conduire des opérations au Canada de nommer un agent, il faudrait spécifier que cet agent devra être un véritable fondé de pouvoir.

M. S. SHARPE: S'il était spécifié que l'agent sera domicilié au Canada, et agréé par le Gouvernement, la difficulté soulevée par l'honorable député (M. J. A. Currie) serait résolue.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je consens à modifier le projet de loi dans ce sens.

(L'article 7, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 4 (remis en délibération).

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose d'ajouter après le mot "agent": "acceptables au ministre, et domiciliés au Canada".

M. SPROULE: Supposons que l'agent soit un voyageur de commerce vendant accessoirement des drogues, par exemple, homme parfaitement respectable, mais de fortune modeste, l'accepterait-on?

L'hon. M. TEMPLEMAN: S'il était d'une respectabilité reconnue dans le pays et garantie, je crois qu'il serait accepté.

M. SPROULE: Mais cet homme pourrait lever le pied après avoir vendu pour $200,000 d'engrais chimique. Vous vous bornez à imposer une amende; à quoi bon, si vous n'êtes pas en mesure d'en exiger le paiement.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il faudrait s'y résigner. Bien entendu, il est impossible de réglementer le commerce des engrais

chimiques, ou aucun autre au point de rendre toute fraude impossible.

M. BEATTIE: Le champ de la discussion me paraît s'être élargi outre mesure. A mon avis, l'agent n'est nullement responsable; en pratique, c'est le marchand seul qui a la responsabilité. En qualité de marchand, je me rends aux Etats-Unis ou en Angleterre et j'achète ce qui me paraît être un bon engrais. Une fois cet engrais importé au Canada, et distribué à mes clients, je suis responsable de sa qualité. Il n'est guère probable qu'un fabricant envoie un agent ici pour vendre son produit; l'importateur préférera acheter directement du fabricant afin d'obtenir l'article à meilleur compte. Il y a plus de fond à faire sur l'importateur que sur l'agent; car si l'importateur vend un engrais de nulle valeur, comment se maintiendra-t-il les années suivantes? Il est un peu étrange de la part de ces honorables députés de conjecturer que les fabricants vont se mêler de fournir une marchandise falsifiée. Cela ne se fait pas, que je sache. Il m'est arrivé très rarement de traiter avec un agent; j'ai presque toujours négocié directement avec le fabricant, de manière à pouvoir obtenir au besoin un dédommagement.

M. BARR: Evidemment l'honorable député n'est pas cultivateur; autrement il saurait qu'il s'importe des Etats-Unis et qu'il est distribué aux cultivateurs de grandes quantités d'engrais sans valeur. On est très exposé à ce que l'agent soit un homme de paille. Il me paraît bien que l'amendement ait son utilité et protège les cultivateurs contre les fraudes de cette nature. On fera bien d'avoir l'œil aux engrais qu'on nous expédie des Etats-Unis.

M. BEATTIE: Le raisonnement de l'honorable député n'a de valeur que dans l'hypothèse où le fabricant produit un article dont la vente ne dure qu'une année. Le fabricant désireux de poursuivre ses opérations durant une période plus ou moins longue, n'ira jamais mettre en vente une marchandise falsifiée.

C'est l'expérience que j'en ai, et je ne pense pas que, règle générale, les fabricants se mettent en peine de fournir un article falsifié. Il me fait peine de songer que nous avons au pays ou aux Etats-Unis une classe de gens vendant des marchandises qui ne répondent pas à l'étiquette.

M. BURRELL: Pourquoi ne prendrions-nous pas le moyen que l'on prend dans la Colombie-Anglaise à l'égard des gens des pépiniéristes yankees? En vue de sauvegarder l'acheteur qui pourrait être privé de tout recours contre le pépiniériste des Etats-Unis, on oblige l'agent à donner un cautionnement de $2,000, et si plus tard les choses tournent mal, il y a quelque chose pour répondre.

M. S. SHARPE: Je suppose qu'il est imposé une certaine période d'emprisonnement pour le cas où l'amende n'est pas payée? Dans ces conditions, l'agent verra à ce que l'amende soit payée et à ce que la marchandise soit en conformité de l'étiquette.

M. J. A. CURRIE: Si nous édictons que l'agent devra être acceptable au ministre, nous rendons le ministre responsable de la condition de l'agent; si l'agent se rend coupable de fraude, le ministre devra en assumer la responsabilité.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je l'assumerai.

M. BEATTIE: Supposons que je me rende aux Etats-Unis ou en Angleterre, et que j'achète des engrais d'un fabricant qui n'a pas d'agent au Canada, qui sera responsable alors? Si je préfère une certaine qualité d'engrais dont le fabricant n'a pas d'agent au Canada. va-t-on m'empêcher de l'acheter? Il arrive souvent que le marchand n'aime pas à acheter la marque de marchandises que ses concurrents ont en main; il préfère se procurer un article que les autres n'ont pas.

M. S. SHARPE: L'honorable représentant de London (M. Beattie) soulève une difficulté. Supposons qu'un marchand canadien se rende aux Etats-Unis, y achète des marchandises, qu'il importe directement; qui sera responsable alors?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il lui est interdit de les acheter si le fabricant n'a pas d'agent domicilié au Canada.

M. S. SHARPE: Mais il peut devenir lui-même l'agent tout en étant l'importateur.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Alors c'est lui qui sera l'agent.

Sur l'article 10.

M. S. SHARPE: Le ministre dit-il que toute analyse coûtera la somme de sept dollars?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Ces années dernières, la dépense a été de sept dollars pour toute analyse d'engrais.

M. S. SHARPE: Un employé de votre département est préposé à ce travail?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui, plusieurs.

M. S. SHARPE: Cette taxe paraît élevée.

L'hon. M. TEMPLEMAN: En effet, mais l'analyste en chef m'informe qu'une analyse d'engrais est plus onéreuse pour le département que celle de denrées alimentaires, règle générale.

Sur l'article 12.

M. J. A. CURRIE: Je ne vois pas que personne soit chargé particulièrement d'intenter les poursuites sous le régime du pré

sent acte, et aucune procédure n'est indiquée à cet effet. Le rapport du département, paru il y a deux ou trois jours, donne une liste d'un grand nombre d'échantillons de café et autres produits qu'on a trouvés falsifiés, mais au terme de l'acte il n'existe aucun rouage en vue d'assurer le châtiment des personnes qui se sont rendues coupables de fabriquer ou de vendre ces articles falsifiés. Il faudrait ajouter une disposition décrétant que l'inspecteur qui découvre un article falsifié instituera des poursuites contre la personne que la loi tient responsable. Dès lors, l'inspecteur serait tenu d'agir; quelqu'un se trouvera chargé particulièrement de faire respecter la loi.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Cette proposition n'est guère pratique. C'est au ministre qu'il incombe d'intenter les poursuites, tout comme sous le régime de la loi relative à la falsification des denrées alimentaires, c'est à lui qu'il incombe de faire condamner les coupables. Quant à l'inspecteur, il n'est pas à même de savoir de lui-même si le fabricant a enfreint ou non la loi. Le principal témoin sera l'analyste en chef d'Ottawa, qui a fait l'analyse.

M. J. A. CURRIE: Vous édictez, n'est-ce pas, que son certificat fera foi?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui. Les poursuites, sous le régime de la loi relative à la falsification des denrées alimentaires, sont intentées par le département de la Justice à la demande du département du Revenu de l'intérieur. Au reste, il n'a pas été intenté jusqu'ici sous l'empire de cette loi un aussi grand nombre de poursuites qu'il aurait fallu, et cela pour une excellente raison. Nous n'avons pas encore de type légal en matière d'aliment. Faute de tels types, nous avons échoué dans certaines poursuites. La question de la détermination de types légaux pour toutes les denrées alimentaires au Canada occupe l'attention du département depuis un an ou deux. Ce n'est pas une mince besogne que de fixer la composition de types réglementaires, pour toutes les denrées. A l'heure actuelle, nos fonctionnaires sont assez avancés dans la préparation de ces formules, et nous espérons pouvoir sous peu les faire sanctionner par décret en conseil sous l'empire de la loi relative à la falsification des aliments.

M. SPROULE: L'application de cette loi ne présente-t-elle pas une autre difficulté ? Naguère, vous étiez tenus de vous conformer à certaines prescriptions législatives, mais par suite d'un amendement fait ces années dernières, à la loi du Revenu de l'intérieur, il vous est devenu impossible d'établir votre prétention. En conséquence, il vous a fallu vous désister des poursuites que vous aviez intentées. L'affaire a été signalée à mon attention par un avocat en vue, et je me rappelle de l'avoir discutée assez longuement dans cette enceinte au cours de la délibération du projet de loi. Le département a commencé par prétendre que ma critique n'avait aucun fondement, mais plus tard le ministre a reconnu franchement que par suite de cette difficulté le département ne pouvait espérer avoir gain de cause.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il est vrai que certaines poursuites n'ont pu aboutir parce que la loi ne définissait la composition de la denrée, notamment dans le cas de sucre et de sirop d'érable.

M. SPROULE: Les poursuites ont échoué dans le cas d'un bien plus grand nombre de substances.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Les analyses ont été très nombreuses; dans beaucoup de cas on nous a donné gain de cause, tandis que dans d'autres nous avons échoué. Mais, en somme, le principal châtiment imposé au falsificateur sous l'empire de cette loi, ç'a été la publicité dont les fraudes ont été l'objet par le moyen de nos bulletins. Nous allons tenter de définir la composition légale des diverses denrées sous le régime de la loi contre la falsification des aliments. Dans le projet de loi en délibération, nous spécifions un type: celui indiqué par le fabricant lui-même.

M. SPROULE: Sous le régime de la loi antérieure, vous aviez une formule reconnue pour les engrais: la proportion devait être d'au moins 4 p. 100.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Mon analyste en chef me dit qu'une telle formule était inapplicable dans la pratique.

M. SPROULE: La difficulté ne consistait-elle pas dans la preuve? Il fallait le témoignage d'un certain analyste, j'ignore si c'était ou non celui de l'analyste en chef. La loi a été modifiée en vue de permettre au ministre d'employer tout analyste qu'il lui plairait; mais le témoignage de cet inspecteur quelconque ne pouvait être accepté par la cour, la loi déclarant nécessaire le certificat d'un autre analyste, et il se trouvait que cet autre analyste n'avait jamais lui-même fait l'analyse de l'échantillon.

M. J. A. CURRIE: Je propose de modifier l'article 12 par l'addition de cet alinéa:

Tout inspecteur d'engrais devra, chaque fois qu'il en recevra l'ordre du ministre, prélever pour analyse un échantillon de tout engrais offert en vente dans le district dont il est inspecteur, et sur-le-champ citer en justice et poursuivre tout contrevenant.

Le ministre déclare que c'est à l'analyste en chef qu'il incombe d'intenter les poursuites. Je ne partage pas son opinion. Je sais qu'il est très difficile d'obtenir la présence hors d'Ottawa d'un fonctionnaire du

service central. Au reste, c'est l'individu qui prélève un échantillon sur place et l'expédie par lettre recommandée au département, lequel en fait le dosage et en certifie la teneur, qui devrait intenter la poursuite devant le magistrat de son district. Ce ne sont pas, je pense, les tribunaux supérieurs qui sont chargés de l'instruction de ces causes.

Je fais cette remarque parce que dans l'administration des lois de cette nature, la loi des licences d'Ontario, par exemple, les poursuites sont intentées par les inspecteurs et non par le gouvernement. Ce sont les fonctionnaires nommés pour appliquer la loi qui portent plainte devant le magistrat, en cas de contravention.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je crains que ce serait déléguer à des fonctionnaires le pouvoir d'intenter des poursuites.

M. J. A. CURRIE: Parfaitement.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Toutes les poursuites émanent du ministère de la Justice. C'est là règle, du moins pour tout ce qui relève du ministère du Revenu de l'intérieur.

M. SPROULE: Et dans le département des Douanes?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'en suis pas certain.

M. J. A. CURRIE: Dans le département de la Marine, par exemple, lorsqu'il y a une infraction à la loi maritime, l'inspecteur des coques de navire peut saisir le navire et poursuivre le propriétaire.

M. BURRELL: Aux termes de la loi sur la marque des fruits, l'inspecteur régionnaire est autorisé à porter plainte.

M. CONMEE: Il y a toujours un inconvénient a autoriser un inspecteur à être, en même temps le plaignant. Il y a une grande différence entre les inspecteurs des douanes et ceux qui seront nommés en vertu de la présente loi. D'ailleurs ce n'est pas dans tous les cas que les inspecteurs des douanes sont autorisés à poursuivre. Ils font un rapport au département et reçoivent des instructions. Ils ne sont pas autorisés a intenter des poursuites de leur propre initiative. Mon honorable ami est aussi dans l'erreur au sujet des inspecteurs de licences d'Ontario. Ils n'agissent pas en même temps comme policiers et plaignants au sens qu'il adopte. Si quelqu'un leur apporte une plainte ils peuvent agir; dans les cas ordinaires ils agissent, quand ils reçoivent leurs instructions.

M. SPROULE: Supposons qu'un percepteur du revenu découvre un alambic non autorisé.

M. CONMEE: S'il a reçu instruction d'intenter des poursuites, il peut le faire; mais un fonctionnaire du département du Revenu de l'intérieur, agissant en vertu de pouvoirs qui lui sont conférés, concernant la vente et la fabrication illégales de boissons spiritueuses, est dans une situation bien différente de celle d'un inspecteur à qui on permettrait d'appliquer la présente loi selon son bon plaisir. Le public n'aime pas à être ainsi à la merci du premier fonctionnaire venu. Le principe est mauvais, et je ne conçois pas qu'un député puisse en demander l'application.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il est vrai qu'un fonctionnaire du département de l'Intérieur peut opérer une saisie, dans le cas de distillation illégale ou autres infractions à la loi des licences, mais toutes les poursuites émanent du département de la Justice.

M. J. A. CURRIE: J'admets tout cela, mais le point que je veux faire ressortir est celui-ci: il faut que quelqu'un porte plainte, et la plainte est invariablement déposée par l'inspecteur. Quant à ce qui concerne les inspecteurs de la douane, il ne faut pas oublier que le ministère des Douanes est lui-même le pouvoir suprême. Depuis des temps immémoriaux, il existe dans la loi sur les douanes, une disposition qui autorise le département à saisir et confisquer les marchandises et à poursuivre les délinquants. Sous ce rapport, le département des Douanes est au-dessus du département de la Justice. Plusieurs tentatives ont été faites en Angleterre pour modifier cette disposition de la loi, mais le Parlement n'a jamais voulu consentir à diminuer les pouvoirs du département des Douanes, sous ce rapport. Un fonctionnaire du département des Douanes peut saisir des marchandises et le département peut imposer une amende sans même être obligé de traduire le délinquant devant un magistrat.

M. CONMEE: Où l'honorable député a-t-il pris ces renseignements?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le département du Revenu de l'intérieur exerce aussi certains pouvoirs. Si celui qui a tenté de frauder consent à verser dans le Trésor, la somme fixée par le département, il peut le faire, mais s'il croit que l'amende imposée par le département est trop forte, il est libre d'en appeler aux tribunaux, et la poursuite est intentée par le ministère de la Justice.

M. SEXSMITH: Un des meilleurs services d'inspection que nous ayons dans la province d'Ontario est celui des inspecteurs de lait. Ces fonctionnaires sont autorisés à inspecter les fabriques et à poursuivre les délinquants. Je ne crois pas qu'il y ait dans la province d'autres inspecteurs qui aient rendu autant de services et donné plus de satisfaction au public. Mais ils ne sont responsables, ni au ministre, ni au Gouvernement, ni à qui que ce soit, leurs

attributions sont définies par une loi provinciale et ils rendent de grands services.

M. J. A. CURRIE: Il doit y avoir un pouvoir responsable quelconque pour les autoriser à poursuivre.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Ce pouvoir supérieur aux inspecteurs, c'est le ministre du Revenu de l'intérieur. C'est lui qui est responsable de l'application de la loi.

M. SEXSMITH: J'aimerais à voir ce projet de loi prendre une forme pratique. Pourquoi le ministre ne propose-t-il pas lui-même un amendement qui le relèverait de cette responsabilité? Je suis certain que si les demandes de poursuites deviennent nombreuses, le ministre ne se félicitera pas de s'être réservé ce droit d'autorisation. Si l'inspecteur était autorisé à intenter les poursuites, le ministre serait libéré de nombreux ennuis et la loi serait mieux appliquée.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'ai aucune objection à modifier le bill en ajoutant "et peut intenter des poursuites contre le délinquant chaque fois qu'il en reçoit instruction du ministre".

M. CONMEE: Je ne crois pas que cet amendement rende la loi plus applicable. Quel serait le résultat? L'inspecteur devra faire un rapport au ministre et cela nécessitera des retards. Il lui faudra ensuite attendre des instructions. Dans l'intervalle les circonstances peuvent changer ; les délinquants peuvent disparaître, etc.

M. SEXSMITH: Qu'est-ce qui empêche d'autoriser l'inspecteur à poursuivre, sous certaines restrictions? A quoi sert de voter une loi qui ne sera pas susceptible d'application? Si elle est votée dans sa forme actuelle, elle nécessitera tant de formalités préliminaires que les fabricants ne la redouteront pas. Cette loi donnerait des résultats beaucoup plus pratiques, s'il y avait, comme pour la loi sur l'inspection du lait d'Ontario, un inspecteur autorisé à poursuivre les délinquants.

M. CONMEE: Il y a un danger à autoriser un simple fonctionnaire à intenter des poursuites selon son bon plaisir. Les lois de cette nature datent d'un autre temps et ne sont plus de mise de nos jours.

M. S. SHARPE: Les inspecteurs des licences ont ce pouvoir.

M. CONMEE. Ils ne peuvent poursuivre que sous certaines conditions. Dans la grande majorité des cas, ils font leur rapport au département et en reçoivent des instructions. Ils n'ont pas plus d'autorité peut agir dans bien des cas d'une importance secondaire, s'il voit que la loi est violée. Il doit obtenir l'autorisation du magistrat avant d'agir, dans certaines circonstances. Il en est de même pour les inspecteurs des licences.

M. BLAIN: L'honorable député est complètement dans l'erreur, quant à la province d'Ontario. Je connais un cas dans mon comté; l'inspecteur est entré dans un hôtel et y ayant trouvé des liqueurs spiritueuses, en violation de la loi, il se rendit chez le magistrat, porta plainte et la poursuite eut lieu.

M. CONMEE: Cet amendement obligerait l'inspecteur à se faire le dénonciateur. Il n'aurait ni latitude, ni discrétion à exercer.

M. J. A. CURRIE: L'amendement dit: "peut" non "doit". Il n'y a rien d'obligatoire.

M. CONMEE: Dans un texte de loi, le mot "peut" veut dire "doit".

M. SEXSMITH: Aux termes de la loi d'Ontario, les poursuites ne regardent que l'inspecteur. Il porte plainte et intente les poursuite. J'ai été pendant plusieurs années directeur d'une fromagerie et je sais ce qui en est. Sous certaines conditions, l'inspecteur est autorisé à poursuivre, sans autres préliminaires. Je ne voudrais pas qu'on mît dans la présente loi une disposition obligeant l'inspecteur à poursuivre, mais je voudrais qu'il eût le pouvoir de le faire.

M. BEATTIE: L'inspecteur du lait est un fonctionnaire du bureau d'hygiène et ces fonctionnaires exercent des pouvoirs étendus. Mais un inspecteur de licences n'intenterait pas de poursuite sans en conférer avec les commissaires.

M. SEXSMITH: Cela se fait tous les jours de l'année.

M. BEATTIE: Non. J'ai acquis une certaine expérience dans ces questions et un inspecteur des licences ne voudrait jamais intenter des poursuites sans en conférer avec les commissaires.

M. SPROULE: Je l'ai vu faire plus d'une fois. Un inspecteur entre dans un hôtel et découvre que la loi n'est pas observée; il se rend chez un magistrat, fait sa déposition, et dépose une plainte en moins de deux heures.

M. BEATTIE: Ce n'est pas l'expérience que j'en ai.

M. SPROULE: Le mode d'opération n'est évidemment pas le même dans les grandes villes et les petites localités.

M. CONMEE: L'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) prétend-il dire que certains fonctionnaires de la province d'Ontario sont autorisés à imposer une amende sans même s'adresser à un magistrat?

M. J. A. CURRIE: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que je voudrais c'est que quelqu'un fût chargé d'intenter ces poursuites. Si un cultivateur croit avoir été trompé dans l'achat d'engrais il en fait analyser un échantillon et si l'analyse démontre qu'il a eu raison de se plaindre on ne devrait pas lui imposer en plus l'obligation de porter plainte contre le fabricant ou le marchand. La plainte devrait être faite par les inspecteurs. Je considère que l'amendement proposé par le ministre devrait être accepté.

M. CONMEE: Si je comprends bien le sens de cet amendement, je m'y oppose.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Mon honorable ami demande que les inspecteurs soient autorisés à poursuivre et je propose qu'ils le soient, sur les instructions du ministre. Mais l'amendement ainsi rédigé ne signifie rien, car advenant une poursuite en vertu de cette loi, le plaignant serait le ministre ou un fonctionnaire de son département, ce qui revient au même. Aux termes de la loi sur la falsification des denrées alimentaires, ou de la présente loi, nous pouvons autoriser nos inspecteurs à poursuivre les délinquants, par l'entremise du ministère de la Justice—toutes nos affaires légales se font par l'entremise du ministère de la Justice.

Sur l'article 15 (Restriction quant à l'indication d'intention frauduleuse.)

M. SPROULE: Le ministre entend-il s'en tenir à une simple amende? N'y aura-t-il pas d'autre punition, dans le cas où l'amende ne serait pas payée?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je crois que l'amende serait suffisante, mais je suis prêt à m'en rapporter au jugement de la Chambre.

M. GEO. TAYLOR: Pourquoi ne pas dire dans le bill, qu'à défaut de payer l'amende, le coupable sera emprisonné?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je n'y vois pas d'objection si la Chambre croit que c'est nécessaire.

M. SPROULE: Le défendeur peut être un homme de paille, et il vaut mieux infliger une autre punition qu'une amende.

M. S. SHARPE: Je propose d'ajouter après les mots " une amende d'au plus cent dollars " les mots " et à défaut de payer telle amende, à un emprisonnement d'un mois dans la prison commune du comté ou du district dans lequel la poursuite a eu lieu".

M. CONGDON: Il est inutile de spécifier le lieu de l'emprisonnement; la loi générale y pourvoit.

M. S. SHARPE: Très bien, laissons cette partie de côté.

M. SPROULE: Il vaudrait mieux dire " trente jours " car un mois n'est pas un terme défini.

M. CONGDON: Il faudrait laisser une certaine discrétion au magistrat. L'amendement devrait dire " de pas plus de trente jours ".

(L'amendement est adopté.)

Sur l'annexe A (instruction pour lever des échantillons, pour l'analyse, etc.)

M. J. A. CURRIE: Je proteste contre cet honoraire trop élevé de $5.

M. S. SHARPE: L'agent au Canada n'est pas passible des peines imposées par le bill. Je voudrais une disposition qui rendrait l'agent d'un fabricant étranger passible des peines imposées pour toute infraction à la loi.

M. CONMEE: Le ministre consent-il à l'abaissement de l'honoraire. Je considère aussi qu'il est trop élevé.

L'hon. M. FISHER: Je ferai observer à mon honorable ami (M. S. Sharpe) qu'il serait préférable de modifier l'article 4, à la 25e ligne, de manière, en ajoutant:

Et ledit agent sera passible des mêmes peines et aura les mêmes responsabilités que le fabricant, pour les fins de la présente loi.

M. SPROULE : Le ministre a expliqué que quiconque offrirait un produit en vente deviendrait en vertu de cet acte un agent; le vendeur serait un agent.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je considère que le mot "quiconque" dans l'article 15. comprend le fabricant et l'agent.

M. S. SHARPE: Alors l'épicier du coin serait passible des mêmes peines.

M. TALBOT: Dans la province de Québec il serait responsable de la qualité des marchandises qu'il vend.

M. S. SHARPE: Alors cet épicier devra faire analyser des échantillons de tout ce qu'il vendra?

L'hon. M. FISHER: J'aimerais à avoir l'opinion d'un avocat, pour savoir si les mots "pour tous les objets de la présente loi" dans l'article 4, comportent la responsabilité de l'agent.

M. S. SHARPE: Je ne crois pas qu'aux termes du Code, on puisse tenir un tiers responsable par déduction.

L'hon. M. FISHER: Je crois que cela veut dire que l'agent au Canada, prendrait la place du fabricant étranger.

M. LENNOX: Vu qu'il s'agit d'un article pénal, il vaudrait mieux ne laisser subsister aucun doute.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous pouvons adopter l'annexe et laisser le bill devant le comité, pour éclaircir ce point.

(Il est fait rapport de l'état de la question.)

ADOPTION DU BILL CREANT UN DEPARTEMENT DES AFFAIRES EXTERIEURES.

La Chambre se forme en comité pour la discussion des articles du bill (n° 90), déposé par M. Murphy, créant un département des Affaires extérieures.

1. Est établi un département du gouvernement du Canada appelé le Département des Affaires extérieures, dont est chef le secrétaire d'Etat en exercice.

M. CONGDON: On pourrait omettre les mots "en exercice".

L'hon. M. MURPHY: L'article est calqué sur celui des autres lois instituant des départements.

M. R. L. BORDEN: Il me paraît y avoir de grandes divergences dans les textes des divers articles qui instituent les départements, et il serait à souhaiter qu'ils fussent aussi uniformes que possible.

L'hon. M. MURPHY: Je ne vois pas comment on peut arriver à l'uniformité sans refondre les anciennes lois.

M. R. L. BORDEN: La loi qui institue le département du secrétariat d'Etat dit: "Et le secrétaire d'Etat aura l'administration et la direction du dit département." A-t-on quelque raison pour omettre ces mots dans le présent bill?

L'hon. M. MURPHY: Non.

L'hon. M. BRODEUR: Je m'étonne de cette omission, mais l'affaire n'a guère d'importance.

2. Le Gouverneur en conseil peut nommer un fonctionnaire appelé le sous-secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures, lequel est le sous-chef du département; il peut aussi nommer les autres fonctionnaires et commis qui sont nécessaires pour l'administration des affaires du département, chacun desquels est révocable.

M. LENNOX: Le bill dit qu'il y aura un sous-secrétaire d'Etat des Affaires extérieures, mais il ne semble pas y avoir de secrétaire d'Etat des Affaires extérieures.

L'hon. M. MURPHY: Le cas peut être comparé à celui du département de l'Intérieur et du département des Affaires des sauvages qui sont sous la direction d'un même ministre, et aussi le cas du département des Postes et du département du Travail.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

Mr. H. LENNOX.

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

Sir WILFRID LAURIER: Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN: Quel est le programme pour lundi?

Sir WILFRID LAURIER: Après les bills d'intérêt privé, les motions des interpellations, nous inviterons la Chambre à siéger en comité des subsides pour donner à l'honorable député de Toronto l'occasion de saisir la Chambre d'une certaine question dont il a donné avis.

M. R. L. BORDEN: Comme je l'ai déjà fait observer privément à l'honorable premier ministre l'heure sera peut-être tellement avancée que l'honorable député de Toronto ne se soucie pas de proposer sa résolution ce jour là. Tout dépendra des circonstances. Mon honorable ami est absent de la ville, mais dès qu'il sera de retour, je m'assurerai de ses intentions et j'en informerai l'honorable premier ministre.

(La motion est adoptée et la séance est levée à dix heures et trois quarts.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 19 avril 1909.

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

DEPOT D'UN BILL TENDANT A MODIFIER LA LOI CONCERNANT LES INSTALLATIONS FRIGORIFIQUES.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) demande à présenter un bill (n° 147), tendant à modifier la loi relative aux installations frigorifiques.

M. R. L. BORDEN: Veuillez dire quel est l'objet de ce bill.

L'hon. M. FISHER: Il ne change qu'un mot ou deux afin de permettre au département de mieux pourvoir à la réfrigération des fruits.

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

LE TRAITE RELATIF AUX COURS D'EAU LIMITROPHES.

M. R. L. BORDEN: Je voudrais apprendre du premier ministre si le Gouvernement a pris une décision concernant l'acceptation ou le rejet de la clause additionnelle ou de l'amendement proposé par le Sénat des Etats-Unis et, dans la négative, à quelle date pouvons-nous espérer connaître les intentions du ministère.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Le Gouvernement n'a pas décidé s'il acceptera le traité avec la modification que le Sénat lui a fait subir lors de sa ratification. La question est à l'étude. A l'heure qu'il est, je ne saurais dire si je serai bientôt en état de répondre à la question de mon honorable ami.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI AU COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

M. A. H. CLARKE propose que l'objet relatif à une nouvelle délibération en comité général sur le bill (n° 56) concernant la compagnie d'assurance Canada Life soit rayé du feuilleton, et que ce bill soit renvoyé au comité des ordres permanents avec instruction de faire une enquête et de présenter un rapport à la Chambre sur la suffisance de l'avis donné au public et aux assurés relativement au dépôt de ce projet de loi.

—Je crois qu'il convient de renvoyer ce bill au comité afin que celui-ci fasse une enquête et présente un rapport concernant les avis qui ont été donnés. Le 25 mars dernier, après que le bill lui eut été soumis, le comité a fait rapport que deux articles étaient conformes aux avis publiés. Ces derniers n'indiquaient pas suffisamment la nature des pouvoirs que l'article 2 tendait à conférer à la compagnie, et les deux derniers articles n'étaient pas mentionnés dans les avis ni dans la pétition, mais le rapport ne traçait pas à la Chambre la ligne de conduite qu'elle devait suivre. Depuis, me dit-on, de nouveaux avis ont comblé ces lacunes.

M. HENDERSON: Le promoteur du bill ne m'a pas laissé entendre qu'un avis suffisant a été donné pour permettre au comité des ordres permanents de trancher la question. Nous devrons attendre dix jours au moins, j'imagine.

M. A. H. CLARKE: J'apprends que l'avis sera publié cette semaine pour la dernière fois. J'ai cru qu'il était aussi bien de disposer de la question pour permettre au comité de fixer la date de ses séances. Lorsqu'il se réunira, la dernière insertion de l'avis aura probablement paru.

(La motion est adoptée.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DE FORCE MOTRICE DE L'ONTARIO ET DU MICHIGAN.

La Chambre se déclare en comité général pour la suite de la discussion sur le bill (n° 34), déposé par M. Conmee, tendant à constituer en corporation la compagnie de force motrice de l'Ontario et du Michigan.

M. LENNOX: La dernière fois que ce projet de loi nous a été soumis, le premier ministre, il me semble, a demandé qu'il fût réservé à cause de l'absence du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. MIDDLEBRO: Du ministre de la Justice.

M. LENNOX: Peut-être; je croyais que c'était le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Le ministère faciliterait l'étude de ce projet de loi, s'il faisait connaître l'attitude qu'il se propose de prendre. La ligne de conduite à suivre dans le présent cas est vivement débattue et nous épargnerions du temps, si le ministère exposait clairement sa manière de voir à cet égard.

M. R. L. BORDEN: Les amendements sont-ils imprimés?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le bill, modifié et renvoyé à la Chambre par le comité des bills d'intérêt privé, semble avoir été réimprimé.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Monsieur le président, je ne me crois pas autorisé à exprimer d'autre opinion que la mienne relativement à ce projet de loi; et je ne sais pas exactement ce que le représentant de Simcoe (M. Lennox), ou tout autre membre de la Chambre, attend de moi.

En ce qui concerne le pouvoir qu'a le Parlement d'adopter un projet comme celui-ci, il me semble que personne ne le mettra en doute. A cet égard ou en ce qui a trait à l'aspect constitutionnel de cette question, je ne conçois pas ce que je pourrais dire afin d'éclairer la Chambre ou d'augmenter la somme de connaissances d'un de ses membres, soit qu'il fasse partie de la profession légale ou qu'il soit simplement un homme d'affaires. Je crois que l'esprit et la lettre de notre loi organique, la loi concernant l'Amérique septentrionale anglaise, sont très claires quant à la constitution des compagnies en corporation. Quelles sont les dispositions de cette loi qui nous intéressent? Elles concernent le partage des pouvoirs législatifs en matière de constitution des compagnies en corporation, l'attribution aux provinces du privilège d'instituer civilement une certaine catégorie de compagnies et l'attribution au Dominion d'un semblable privilège relativement à une autre catégorie de compagnies.

Selon moi, les termes de la loi concernant l'Amérique septentrionale anglaise établissent assez clairement la ligne de démarcation entre les deux juridictions. La constitution en corporation d'une compagnie, par un acte du Parlement ou par l'émission de lettres patentes en vertu des pouvoirs conférés par une loi générale, n'est que la création par l'autorité compétente d'une nouvelle personnalité fictive, d'une entité légale revêtue du pouvoir de traiter des affaires du caractère mentionné dans les articles réglant son organisation.

S'il n'y avait qu'une autorité législative au Canada, il n'y aurait pas de difficulté. Cette autorité législative aurait le pouvoir

de créer cette entité légale, et être fictif pour toutes les fins légitimes. Mais, vu qu'il y a au Canada une double autorité législative, la loi concernant l'Amérique septentrionale anglaise a voulu fixer les bornes des pouvoirs de chaque corps législatif relativement à la création des compagnies. Elle déclare que certaines matières sont exclusivement du domaine de l'autorité législative du Parlement fédéral. Elle déclare aussi que certaines autres matières relèvent exclusivement de l'autorité législative des provinces. Personne n'imagine—je n'ai jamais entendu suggérer—que l'une de ces autorités législatives pourrait empiéter sur les privilèges de l'autre quant à la catégorie des sujets qui peuvent donner lieu à la création des compagnies. Ainsi, personne ne laisserait entendre que la législature d'une province à le pouvoir d'instituer une compagnie dont l'objet serait de traiter des affaires concernant la navigation ou la marine marchande, le commerce de banque ou toutes autres matières qui, aux termes de l'article 91 de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, relèvent de l'autorité législative du Parlement. De même personne ne suggérerait que le Parlement a le pouvoir d'instituer une compagnie pour traiter des affaires qui, d'après l'article 92, sont du domaine exclusif des autorités provinciales. Cependant, une compagnie peut désirer traiter, après sa création, des affaires d'un caractère général, et ne pas se borner au commerce de banque, à la navigation, à la marine marchande, ou à tout autre sujet qui ressortit exclusivement à l'autorité de l'une ou de l'autre des législatures; conséquemment, la loi indique clairement une autre ligne de démarcation qui doit être respectée, une ligne de partage qu'aucune autorité ne doit franchir de manière à empiéter sur le terrain de l'autre.

Cette ligne de démarcation est très claire et distincte. L'article 91 décrète que le parlement du Canada a seul le droit de faire des lois sur tout sujet qui, en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, ne tombe pas sous la juridiction des provinces. En ce qui concerne les compagnies, nous trouvons à l'article 92 quels sont ces sujets qui ne tombent pas sous la juridiction des provinces, et le paragraphe 10 de l'alinéa a de l'article 92 permet aux dites provinces de faire des lois régissant tous travaux et entreprises d'intérêt local autres que ceux qui y sont énumérés. Viennent ensuite les travaux et entreprises qui s'étendent au delà des limites de la province. La constitution décrète clairement que le parlement fédéral, et non pas la province, a la juridiction sur tout travail ou toute entreprise qui ne se limite pas à ladite province.

Le statut, en ce qui concerne l'institution civile des compagnies, établit aussi une ligne de démarcation si distincte entre les deux juridictions, qu'il semble très facile de la suivre. Malheureusement, en pratique, l'on semble avoir pu très difficilement y adhérer. Au cours des trois ans où j'ai dirigé le ministère de la Justice, et je crois que je puis en dire autant du passé, nous avons dû, tous les ans, attirer l'attention des intéressés sur les empiètements d'un acte spécial constituant une compagnie et dont l'intention apparente était de ne pas en limiter les opérations à une seule province. Il n'est pas rare de voir une loi provinciale fixant le siège social d'une compagnie dans la province, mais l'autorisant en même temps à établir à son gré des bureaux et des agences hors des limites de cette même province. Souvent, par exemple, une compagnie de chemin de fer a eu, en vertu de sa charte provinciale, l'autorisation de construire sa voie d'un endroit de la province à un autre endroit sur les limites de ladite province. Rien ne décrétait ce que ferait cette compagnie quand elle aurait atteint ces limites. Il est évident que son intention était de prolonger sa ligne dans une autre province ou de franchir la frontière internationale, et que les mêmes intéressés, donnant à leur société un autre nom, devaient étendre ses opérations au delà des limites de la province. L'on a poussé si loin cette pratique, tant dans la législation provinciale que dans la législation générale affectant les provinces, que je connais le cas d'une compagnie constituée par charte provinciale dans le seul but d'exercer son industrie dans une autre province.

Je crois qu'au cours des quarante ans qui ont suivi la Confédération l'idée s'est implantée dans l'esprit de nos hommes d'affaires, et même dans celui des avocats et des législatures provinciales, que l'autorité des provinces, en ce qui concerne la constitution civile des compagnies, est pratiquement, sinon absolument égale à à celle du parlement fédéral, et qu'une compagnie possédant une charte provinciale peut étendre ses opérations au monde entier. Les avocats invoquent le principe de la courtoisie internationale et prétendent qu'en vertu de ce principe, et la bonne entente et les relations cordiales entre diverses juridictions, une compagnie légalement constituée peut étendre ses opérations à toutes les parties du globe. Je suis d'avis qu'il est d'importance primordiale que le parlement fédéral ne dépasse pas les limites fixées par l'Acte Constitutionnel, mais je crois qu'il est tout aussi important que les législatures provinciales s'en tiennent aux mêmes limites.

Mais il ne s'élève pas de question dans l'étude de cette mesure. Que fera-t-on dans le cas des compagnies auxquelles les provinces ont accordé des pouvoirs s'étendant au delà de leurs frontières? C'est là une importante question sur laquelle les avocats peuvent argumenter et qui n'a pas sa place ici.

Voici la question que nous devons dis-

cuter. Le Parlement doit-il exercer le droit qu'à mon humble avis il possède indubitablement, de constituer en corporation ces messieurs nommés dans le projet de loi, et d'autres qu'ils voudront s'associer, pour les fins prévues dans le dit projet de loi? L'article 8 de cette mesure autorise la compagnie à faire, entre autres choses, la génération de l'électricité, et la transmission de l'énergie, de la chaleur et de la lumière électrique à tout endroit du Canada et des Etats-Unis. Je suis d'avis qu'il est évident que nulle législature provinciale ne peut donner à une compagnie les pouvoirs prévus par le projet de loi, et je crois que personne puisse prétendre le contraire.

A celui qui serait d'un autre avis, je répondrais que sa prétention vient en conflit avec les dispositions précises de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, qui décrète qu'acune législature provinciale ne peut constituer une compagnie dont l'intention est d'étendre ses opérations au delà des limites de la province. Il en est ainsi pour toutes compagnies, telles que compagnies de chemins de fer et de télégraphe qui voudraient franchir les bornes provinciales. Tel que prévu dans le projet de loi, la présente compagnie veut poursuivre ses opérations aux Etats-Unis. S'il en est ainsi, c'est de ce Parlement, et de lui seul, que cette compagnie peut demander la constitution civile. La question se résume, pour ce Parlement, à l'opportunité d'accorder la demande des intéressés. C'est là un sujet sur lequel personne, je suppose, ne désire mon avis. A moins de preuve du contraire, je crois que nous devons, dans l'étude d'une mesure de ce genre, reconnaître l'honnêteté d'intention de ceux qui la présentent. Lorsque certains particuliers demandent à ce Parlement de les constituer en corporation pour des fins légitimes, tout homme qui soupçonne la véracité de leurs déclarations et la légitimité de leurs intentions peut les révoquer en doute et démontrer qu'il y a mauvaise foi. Mais je crois que dans le cours ordinaire des affaires, à moins de preuve du contraire, l'on accepte généralement comme vraies les assertions de cette nature. Mais à ce point de l'étude de ce projet de loi, il me semble que nous devons avouer que toute question d'honnêteté d'intention de la part des promoteurs a dû être décidée par le comité auquel il a été soumis. Il était du devoir de ce comité spécial de s'enquérir de la bonne foi des intéressés. J'ignore s'il l'a fait, mais je n'ai aucun doute que le comité spécial a dû discuter cette question.

Nous devons nécessairement conclure du rapport du comité qu'il était convaincu de la bonne foi des promoteurs et que c'est bien leur intention d'exercer leur industrie au delà de la frontière internationale. Il y a à peine quelques années une compagnie ayant pour but l'exercice de la même industrie, à Niagara, demandait une charte pour la génération de l'énergie électrique sur le sol canadien, mais avec l'intention d'exporter cette énergie aux Etats-Unis et de l'y vendre aux consommateurs. Ce Parlement accorda cette charte en vertu de laquelle cette compagnie poursuit ses opérations, et notre cour suprême lui a donné sa sanction au cours d'un procès où elle a décidé que ce Parlement avait pleine juridiction dans la matière. Cette décision de la cour suprême dispose donc de tout doute, si doute il y a, relatif au droit de ce Parlement d'adopter le projet de loi à l'étude. Reconnaissant l'honnêteté d'intention des promoteurs qui déclarent qu'il est d'importance vitale pour leur entreprise que la compagnie soit autorisée à transmettre l'énergie électrique aux Etats-Unis et à construire et exploiter en même temps des lignes de télégraphe et de téléphone au delà des limites de la province, il me semble que toute objection relative au pouvoir de ce Parlement d'adopter ce bill tombe d'elle-même, comme aussi la question de savoir si c'est bien à ce Parlement qu'on aurait dû s'adresser.

Nul doute que l'étude des dispositions spéciales de ce projet de loi donneront lieu à d'autres considérations. Je ne crois pas qu'à ce point de la discussion il soit nécessaire ou apportun pour moi d'entrer dans les détails de la mesure. Sur ces détails les opinions peuvent différer. Cette Chambre, dans sa sagesse, peut juger inopportun, bien que le projet de loi lui-même soit adopté, d'accorder à la compagnie tous les pouvoirs qu'elle demande ici. C'est là une simple question d'opportunité sur laquelle chaque membre du comité formera sa propre opinion et vote à son gré.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur une disposition du projet de loi qui frappe au premier abord—l'article 2 qui décrète que l'industrie autorisée par l'acte sera à l'avantage général du Canada.

Seul le Parlement a le pouvoir de faire cette déclaration, qui a probablement été faite, à notre avis, trop fréquemment dans le passé, et ne devrait pas l'être, dans l'intérêt du pays, à moins de bonnes raisons dans chaque cas. Pour moi personnellement, ayant étudié les dispositions et les détails de cette proposition, je ne vois rien qui nous justifierait de faire cette déclaration dans le présent cas. Ce ne serait pas, à mon sens, déclarer la vérité. Je ne vois pas que cette entreprise, purement locale dans son essence, au point de vue des régions qu'elle est appelée à desservir, puisse être honnêtement déclarée à l'avantage du pays en général. Elle l'est indubitablement, tout comme les autre entreprises nouvelles qui surgissent dans le Dominion sont à l'avantage du Canada. Mais je ne vois rien de particulier dans l'entreprise projetée qui serait plus à l'avantage géné-

ral du pays qu'aucune autre fabrique construite à un endroit quelconque entre l'Atlantique et le Pacifique. Elle est tout d'abord et surtout à l'avantage immédiat de la région desservie, et ce n'est que de très loin qu'on puisse envisager ces travaux comme une entreprise d'utilité générale.

Je ne vois pour personne aucun avantage à dire que cette entreprise est d'utilité générale. Nous savons, naturellement, quel est l'effet de cette déclaration. Dès que le Parlement a jugé à propos de se prononcer dans ce sens, le Parlement seul a le pouvoir ensuite d'exercer son autorité législative sur l'entreprise quelle qu'elle soit. C'est la juridiction qu'accorde la loi de l'Amérique Septentrionale anglaise au Parlement du Canada. Mais c'est à nous de décider si cette déclaration doit être faite, et, à mon avis, nous ne pouvons jamais être trop prudents avant de nous prononcer. Cette proposition de loi comporte à mon avis une entreprise que seul le Parlement a le droit de sanctionner, car la compagnie pétitionnaire demande à étendre le champ de ses opérations à l'étranger. Si le Parlement accorde sa demande et adopte cette loi, sans déclarer que l'entreprise est d'utilité générale, celle-ci restera soumise exclusivement à l'autorité législative du Parlement.

M. SPROULE : Pour ce qui concerne une seule des rivières, car la rivière Nipigon n'est pas limitrophe aux deux pays.

L'hon. M. AYLESWORTH : Je n'ai pas dû m'expliquer clairement, si l'honorable député pense que mes observations ne s'appliquent pas à la rivière Nipigon. Comme je l'ai dit, le bill propose de constituer en corporation une compagnie qui développera de l'énergie électrique sur la rivière Nipigon et sur la rivière Pigeon, et l'énergie électrique ainsi développée soit sur l'une ou sur l'autre de ces deux rivières, la compagnie demande l'autorisation de la vendre partout aux Etats-Unis. Le bill n'établit aucune différence entre l'énergie produite sur l'une ou sur l'autre de ces deux rivières. Je ne le sais pas, mais je pense que la compagnie ne fait pas de distinction et n'a pas l'intention d'en faire entre l'énergie développée à ces deux endroits.

La rivière Nipigon est à environ 60 milles à l'est de Port-Arthur et de Fort-Wiliam tadis que la rivière Pigeon est à environ 40 ou 50 milles dans l'autre direction. J'ai supposé que c'était l'intention des promoteurs nommés dans le projet de loi de développer de l'électricité sur ces deux rivières pour alimenter le marché de Port-Arthur et de Fort-William et des régions adjacentes, et d'exporter le surplus d'énergie sur l'autre côté de la rivière Pigeon, dans l'état du Minnesota, ou à partir de la rivière Nipigon en traversant le lac Supérieur, jusque sur le côté américain, en desservant les mines abandonnées de l'île Royale. J'ai entendu dire qu'un des principaux marchés que la compagnie s'attend d'obtenir est celui de l'île Royale, où les mines de cuivre sont actuellement fermées, et que ce marché équivaudrait probablement à toute la consommation d'énergie de cette compagnie au Canada. C'est du moins la proposition du bill à sa face même, et mes observations s'appliquent autant à la chute d'eau sur la rivière Nipigon qu'à celle de la rivière Pigeon. Je ne vois pas la possibilité d'utiliser celle-ci à moins de construire en travers la rivière un barrage dont l'une des extrémités se trouverait nécessairement sur le sol des Etats-Unis, de sorte que seul le Parlement a le droit d'accorder une charte à cette compagnie.

La question se résume donc simplement à ceci: voici un groupe de promoteurs qui vous disent: Nous avons les capitaux voulus pour les fins de cette entreprise, nous vous demandons l'autorisation de l'exécuter, et nous vous demandons le pouvoir de transmettre par des fils le produit de notre entreprise sur l'autre côté de la frontière internationale, soit entre Ontario et le Minnesota ou entre Ontario et l'île Royale Dans l'un ou comme dans l'autre cas, c'est un pouvoir que le Parlement a déjà exercé, un pouvoir qu'aucune législature ne peut s'arroger, et qui ne peut être et ne doit être exercé que par le Parlement, à moins que nous ayons la conviction—ce dont je n'ai pu me convaincre moi-même—que les promoteurs ne disent pas honnêtement quels sont leurs projets.

Quant aux détails de cette proposition, à part l'autorisation même de cette compagnie, c'est une toute autre question. Une compagnie peut demander incidemment des pouvoirs que la Chambre ne juge pas à propos d'accorder, et je ne vois pas, pour ce qui concerne la déclaration que cette entreprise est d'utilité générale au Canada, quel avantage les promoteurs peuvent obtenir de l'insertion de ces mots dans leur bill, et vu que nous avons abusé de cette déclaration dans le passé, mon opinion est de ne pas la faire dans le cas actuel.

M. BOYCE: J'ai envoyé une question au ministre. Voudrait-il y répondre?

L'hon. M. AYLESWORTH: L'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) me demande si la compagnie ayant le pouvoir de vendre de l'énergie au delà des limites de la province d'Ontario, le Parlement exerce une juridiction exclusive sur elle. Si je dois repondre à cette question telle qu'elle m'est posée, je dois me prononcer dans l'affirmative. En même temps, c'est un point de droit controversé, dont la cour suprême d'une façon indirecte, a eu à s'occuper récemment. Les juges de ce tribunal se sont également divisés sur l'interprétation de

cette question, de sorte qu'il faudra sans doute obtenir le jugement du conseil privé pour la régler définitivement. A mon avis, l'expression "s'étendant au delà des limites de la province", que nous trouvons dans la loi de l'Amérique Septentrionale anglaise signifie rien de plus que l'autorisation d'une compagnie dont le but particulier est d'exporter ses produits en pays étranger doit émaner exclusivement du pouvoir central.

M. MIDDLEBRO: Bien que je n'aime pas à différer d'opinion avec le ministre de la Justice, je me vois forcé d'adopter une manière de voir différente de la sienne sur la question qui vient d'être soulevée. Il dit que la seule raison pour laquelle le Parlement a juridiction dans le présent cas, c'est que la compagnie est autorisée par son bill à exporter ses produits. Il me semble que le Parlement n'a pas le pouvoir d'autoriser la construction d'aucuns travaux en pays étranger, de sorte que tout ce que nous sanctionnons ici aujourd'hui n'a de valeur qu'autant que le Canada est concerné. Alors, le champ d'action de la compagnie devra nécessairement se limiter à la province d'Ontario. Je vais donner un exemple. Une compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick promettait de construire sa ligne dans cette province et dans l'état du Maine. L'on prétendit que la législature d'un pays étranger ayant autorisé la construction dans ce pays d'une ligne qui devait se raccorder à un chemin de fer provincial, la législature provinciale n'était nullement empêchée de faire des lois au sujet de cette ligne dans les limites de la province. (La compagnie du chemin de fer Européen et du nord de l'Amérique contre Thomas Cartwright, 2, p. 439.)

Le point est que la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick ayant demandé à la législature une charte qu'elle obtint pour construire une ligne devant s'étendre non seulement dans une partie de la province, mais dans l'état du Maine, et qu'il fut maintenu que la législature du Nouveau-Brunswick avait le pouvoir exclusif d'accorder cette charte, je prétends que dans ce cas, le fait seul qu'une compagnie d'intérêt purement local doit exporter une partie de ses produits en pays étranger ne nous justifie pas de nous arroger le même pouvoir. C'est donc à dire qu'une compagnie forestière d'Ontario devant exporter une partie de ses produits aux Etats-Unis, ce détail étant spécifié dans son projet de loi, la compagnie tombe sous la juridiction exclusive du Parlement et la législature n'a absolument aucune autorité sur elle.

Nous avons un exemple frappant, l'autorisation de la compagnie de force motrice de Niagara. On me dit qu'après avoir obtenu sa charte de la législature, la compagnie s'adressa au Parlement, croyant que la ratification de sa charte par l'autorité fédérale serait plus conforme à la loi. Mais sa demande, paraît-il, fut refusée, et la compagnie administre aussi effectivement ses affaires en vertu d'une loi provinciale que d'une loi fédérale.

M. SPROULE: Bien que le Niagara soit une rive limitrophe.

M. MIDDLEBRO: Bien qu'il n'y ait aucun doute que la rivière Niagara est un cours d'eau limitrophe. Mais je suis aise d'entendre le ministre de la Justice déclarer que l'un ou l'autre des cours d'eau en question étant limitrophe n'affecte en rien le pouvoir du Parlement d'accorder cette charte. On me dit que la rivière Pigeon est en partie un cours d'eau international, mais que la rivière Nipigon est entièrement située dans Ontario.

La moitié du lit de la rivière Pigeon même appartient à la province.

M. BURRELL: Le député de la Rivière-à-la-Pluie prétend que la rivière Nipigon est une rivière internationale.

M. MIDDLEBRO: Je diffère d'opinion sur ce point; la rivière Nipigon n'est pas une rivière internationale et la rivière Pigeon ne l'est qu'en partie. Une moitié du lit de la rivière Pigeon appartient à la province d'Ontario, et, dans ce cas-là, la province a certainement le pouvoir d'accorder une charte à une compagnie comme celle-ci. Cette compagnie a demandé une charte en 1906 sous le nom de Port-Arthur Power and Development Company. C'était un nom purement local. Elle ne se proposait pas de faire l'exportation aux Etats-Unis.

M. CONMEE: Je désire rectifier mon honorable ami. S'il se reporte au bill de l'année dernière dont il parle, il verra que la compagnie y déclare aussi qu'elle veut faire de l'exportation.

M. MIDDLEBRO: Je constate que c'est un nom purement local : Port-Arthur Power and Development Company. Mais ce bill a été rejeté. La question est revenue en 1908 dans sa forme actuelle. Le bill a été déposé au Sénat, rejeté par le comité du Sénat, et le voici maintenant devant nous. Ainsi que le ministre de la Justice, M. Aylesworth l'a dit, c'est une question d'opportunité tout autant qu'une question de pouvoir. Je crois que le temps est arrivé pour nous d'être bien prudent dans l'aliénation de nos ressources nationales. Nous sommes arrivés à une époque où nous jugeons nos ressources naturelles de si grande importance que nous avons nommé une commission pour en prendre soin. Le but de la North American Conservation Company est indiqué dans la déclaration de principe suivante:

Nous reconnaissons les intérêts mutuels des nations qui occupent le continent de l'Amérique du Nord, et l'importance des ressources naturelles des deux nations au point de vue

de leur bien-être. Nous admettons que la conservation de ces ressources est indispensable pour la continuation de la prospérité de chaque nation.... Nous admettons que les ressources nécessaires à la vie doivent être regardées comme des choses d'utilité publique, que leur possession comporte des devoirs de la part du public, et qu'autant que possible on doit adopter des mesures pour les garantir contre le monopole.

Une chose me paraît certaine. C'est que la constitution de cette compagnie n'est pas pour le bien public. Si elle est constituée, ce n'est pas, ainsi que le ministre de la Justice l'a dit, pour le bien général du Canada. Nous avons dans la province d'Ontario une commission d'utilités publiques connue sous le nom de commission hydro-électrique, qui a été constituée expressément dans le but d'administrer les grandes ressources publiques du genre de celles dont il est question dans ce bill. Ce sont des ressources nationales, et il ne s'écoulera pas un grand nombre d'années avant que la province en ait besoin comme force motrice pour nos manufactures. Notre combustible s'épuisera mais notre "houille blanche" continuera à couler; les hommes naissent et disparaissent mais nous espérons que ces rivières couleront toujours. C'est la force motrice la plus économique et la plus utile, et il convient que nous réfléchissions un peu avant d'accorder une charte à une compagnie de ce genre qui n'est pas constituée dans l'intérêt du public mais seulement pour enrichir quelques individus.

La presse du pays s'intéresse beaucoup à cette question. J'ai devant moi un article du "Globe", de Toronto, et personne ne dira que ce journal n'est pas un ami du Gouvernement actuel. Cet article a été publié le 1er avril 1909.

Le petit bill de M. Conmee.

C'est un désapointement, pour ne pas dire davantage, de voir 30 membres du parti dont le proverbe a toujours été le maintien des droits provinciaux, voter en faveur du bill de la Ontario and Michigan Power Company. La province s'était fait représenter par un avocat pour combattre l'octroi de la charte, mais ces protestations furent inutiles, car les membres du comité semblaient avoir été gagnés dans la coulisse par des appels aux liens de parti, et, à l'exception de M. Black, le député libéral de Hants, le comité s'est divisé strictement sur des attaches de parti. M. Black doit être félicité pour son vote.

Ainsi que l'a dit M. Calvert c'était plus une question de propos que de juridiction, et comme il importe fortement de ne pas empiéter sur les droits provinciaux, il est malheureux qu'il n'ait pas voté en ce sens. La prétention que la rivière Nipigon est un cours d'eau international ainsi que M. Blackstock le dit est une injure au bon sens. Même si elle l'était, elle ne l'est certainement pas à un degré distinct comme la rivière Niagara dont le gouvernement d'Ontario a pris sous sa juridiction complète les pouvoirs hydrauliques.

M. W. S. MIDDLEBRO.

Les députés libéraux au Parlement n'y ont pas été envoyés pour appuyer ce bill de M. Conmee ou l'aider dans ses entreprises commerciales, s'il en a. Nous ne prétendons pas décider le côté constitutionnel ou légal de la question. Tout ce que....

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois qu'il est contraire aux règlement de la Chambre de citer des articles de journaux attaquant des actes de membres du Parlement dans le Parlement. Je ne crois pas que l'honorable député (M. Middlebro) ait le droit de lire cet article de journal.

M. MIDDLEBRO: Monsieur le président dit-il que j'enfreins la règle 19 et que mon langage est injurieux?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Non, mais il y a une règle bien établie que l'on trouve dans Bourinot et May, disant qu'on ne doit pas lire dans la Chambre les articles de journaux attaquant les actes des députés dans le Parlement.

M. MIDDLEBRO: Je ne fais que lire des commentaires de la presse. Si vous décidez, monsieur le président, que les articles du "Globe" sont injurieux et ne doivent pas être lus dans la Chambre. . . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je rappelle l'honorable député au règlement, et je le prie de s'asseoir. Personne n'a droit de faire de commentaires sur les décisions de l'Orateur ou de l'Orateur suppléant; la décision doit être acceptée à moins qu'on en appelle à la Chambre. Je dirai de plus que si je ne permets pas que l'on discute ma décision, je crois qu'il est aussi contraire au règlement de l'approuver ou de la désapprouver par des applaudissements.

M. SPROULE: N'est-il pas permis sur n'importe quelle question qui se présente à la Chambre, de lire les commentaires de la presse, quand ils s'appliqueront à l'exposé budgétaire, à la protection ou à toutes autres questions qui sont constamment discutées dans la presse?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Lorsque le cas se présentera, je déciderai; mais je ne suis pas obligé de répondre à des hypothèses.

M. MIDDLEBRO: Je m'incline devant votre décision. Je veux dire un mot maintenant en réponse aux remarques de l'honorable ministre de la Justice concernant les droits provinciaux. De la façon dont je comprends l'acte de la confédération, toutes les choses qui appartenaient antérieurement aux provinces et qui n'ont pas été transférées en termes précis par les provinces au Dominion, demeurent sous la juridiction exclusive des provinces, de sorte que, à moins qu'il n'y ait dans l'acte de la confédération une clause spéciale qui enlève le pouvoir que la législature provinciale possédait de constituer une compagnie

comme celle-ci lui est conservé exclusivement. L'article dont parle le ministre de la Justice et le paragraphe 10 de l'article 92 au nombre des pouvoirs exclusifs des législatures provinciales sont:

Travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux qui suivent:

a) Lignes de bateaux à vapeur ou autres, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux ou entreprises reliant la province avec une ou d'autres provinces, ou s'étendant en dehors des limites de la province.

Or, à moins que l'on ne puisse dire qu'une compagnie qui ne fait qu'exporter ses produits fait ses opérations en dehors de la province, alors cette restriction ne s'applique pas dans le cas présent. Ma prétention est que le simple fait que cette ville propose de donner à la compagnie le pouvoir d'exporter ses produits ne lui donne pas un caractère international; conséquemment ils sont sous la juridiction exclusive de ce Parlement. Le ministre de la Justice nous a dit que cette compagnie ne faisait que des opérations locales et conséquemment il ne croit qu'il serait exact de dire que cette compagnie est pour le bénéfice général du Canada. Or s'il en est ainsi elle me semblait être absolument locale; si elle ne travaille pas pour le bien général du Canada elle est une entreprise locale et dépend exclusivement de la législature provinciale.

A part la question de la légalité de ce bill, je prétends qu'il est absolument inopportun de l'adopter, surtout en vue du fait que nous avons entrepris de conserver nos richesses nationales, et en vue aussi du fait que nous avons établi depuis quelques années dans la province d'Ontario une commission hydro-électrique, chargée de développer les forces hydrauliques que ce bill propose de mettre au pouvoir d'un particulier.

M. CONMEE: L'honorable député a affirmé que j'avais prétendu un jour que la rivière Nipigon était une rivière internationale. Je n'ai jamais dit cela. L'honorable député de Hastings a déjà en une circonstance précédente fait une assertion de même genre, et je l'ai contredit. Ce que j'ai dit est écrit dans le hansard. J'ai seulement dit que la rivière Nipigon étant un des principaux tributaires du lac Supérieur qui est une rivière frontière, elle était pour cela d'un caractère plus ou moins international. Je crois être appuyé dans cette opinion par de bonnes autorités. Il est difficile quelquefois de dire exactement où une rivière commence, ou encore l'endroit où commence un lac dans lequel coule la rivière. La rivière Nipigon est dans ce cas-là. Cette rivière a un grand estuaire, et il serait difficile de dire exactement quelle partie de cette rivière est baie ou rivière. Comme question de fait, la rivière est navigable sur une distance de trois milles de son embouchure, et des vaisseaux canadiens et américains l'ont remontée souvent sur cette distance. En effet on y navigue sur une distance de douze milles en amont, et dans d'autres étendues d'eau. Je crois que cette rivière doit nécessairement être plus ou moins une rivière internationale parce que M. Moore dit dans son "Digest of International Law" au sujet des cours d'eau tributaires, vol. 1, page 677:

Les deux nations, l'Angleterre et les Etats-Unis, ont le droit de navigation depuis le point navigable du lac le plus avant dans les terres jusqu'à la mer, par tous les cours d'eau communiquant entre eux-mêmes avec l'océan.

Je crois que cela suffit à établir ma prétention. La rivière Nipigon a tous ces caractères sur une certaine distance.

L'honorable député qui m'a précédé a été malheureux dans les emprunts qu'il a faits à la loi constitutionnelle; mais d'abord, il importe de rappeler ici au comité le texte même du bill en discussion. L'article 8, paragraphe 6, décrète que la compagnie peut:

Construire, maintenir et tenir en service tous les ouvrages nécessaires, digues, barrages en aile, canaux, prises d'eau, coursiers, chenaux, conduites, tunnels, lignes de transmission, structures, bâtiments, outillages à machinerie, mécanismes, instruments et dispositifs et ériger et maintenir des poteaux et des tours, et poser et entretenir des tuyaux, cables, fils et autres agents conducteurs, et les relier à pareilles lignes, en d'autres provinces et aux Etats-Unis.

Or, cela diffère du tout au tout de la vente et de l'exportation de l'énergie. Quand nos collègues, pour les besoins de leur thèse, citent ce projet de loi et en passent sous silence toutes les dispositions relatives à l'exportation de l'énergie, ils tournent tout simplement dans un cercle vicieux. La construction et l'entretien des travaux pour l'exploitation de la compagnie ainsi que pour le raccordement de la ligne avec des lignes similaires dans les autres provinces et aux Etats-Unis, voilà certainement des questions de haute importance. La chose ne saurait faire doute, le projet de loi décrète que la compagnie peut exporter une certaine partie de sa force motrice. Mais indépendamment de cette considération, la construction et l'entretien du câble et de la ligne de transmission, et ainsi de suite, doivent se faire et leur raccordement doit s'effectuer avec d'autres lignes, soit dans les autres provinces, soit aux Etats-Unis. Lorsque le bill était en délibération devant le comité, on avait placé sur le mur de la salle des cartes indiquant la position de ces deux rivières, ainsi que la situation de l'île Royale qui fait partie des Etats-Unis. L'île Royale est située à 40 ou 50 milles à l'est de Port-Arthur et de Fort-William. Elle se trouve directement vis-à-vis l'embouchure de la rivière Nipigon. Elle a 45 ou 50 milles de longueur. En outre, elle se trouve presque vis-à-vis l'embouchure de la rivière Pigeon, bien que ces rivières soient séparées par une

assez longue distance; de sorte que les lignes de transmission convergent naturellement vers cette île. On a produit ces cartes et le comité est demeuré pleinement convaincu de la sincérité de la compagnie en question. Comme on a fait planer quelques soupçons sur l'attitude de cette compagnie, je désire faire connaître à la Chambre la personnalité de tous ceux qui demandent cette mesure législative. Voici d'abord M. Herman Finger, de Port-Arthur. M. Finger est un marchand de bois bien connu, possesseur d'une belle fortune. Puis vient M. J. C. Hunter qui est banquier. C'est précisément M. Hunter qui est venu établir dans notre contrée les hauts fourneaux qui sont maintenant à Port-Arthur. Citons encore M. D. C. Cameron, de Winnipeg, un marchand de bois qui fait pour un gros chiffre d'affaires, possesseur d'une belle fortune. Vient ensuite M. J. D. McArthur, un entrepreneur très bien connu au pays, un capitaliste qui a été en mesure de déposer $4,000,000 de garantie pour l'exécution de ses entreprises. Ce ne sont certainement pas là des hommes de paille. Ils méritent plus d'égards que ne leur en témoignent certains députés de la gauche, et il n'y a pas lieu de se permettre d'insinuations à leur endroit, à l'égard de cette entreprise.

L'honorable député a été malheureux dans les emprunts qu'il a faits à la loi constitutionnelle. J'ai suivi avec une religieuse attention les développements de la thèse présentée par le ministre de la Justice (M. Aylesworth); et les puissants arguments qu'il a apportés à l'égard de la juridiction de ce Parlement en matière législative ont dû produire la conviction chez tous ceux qui ont prêté l'oreille à ses paroles. Cependant, à mon avis, il y a d'autres raisons que celles apportées par le ministre de la Justice qui militent en faveur de cette thèse, à savoir: que le parlement fédéral a compétence pour légiférer en pareille matière. Il n'y a pas d'autre corps législatif au pays qui puisse établir pareille loi.

Tous ceux qui ont étudié la question en conviendront, depuis nombre d'années, nos législatures, sous la direction des deux partis politiques ont exprimé le même avis à l'égard des eaux navigables. On a exprimé l'opinion que ces eaux sont soumises à la réglementation législative du parlement fédéral. En réalité, quelques-uns des ministres qui ont détenu le portefeuille de la Justice sont allés plus loin. Sir John Thompson était d'avis que ces cours d'eaux navigables sont la propriété absolue du gouvernement fédéral. Une loi concernant la construction d'un pont sur la rivière Rouge, à Winnipeg, loi adoptée par l'assemblée législative du Manitoba, a été l'objet d'un refus de sanction, sur rapport de sir John Macdonald faisant alors fonction de ministre de la Justice, et cela parce qu'on voulait construire ce pont sur des eaux navigables. Une loi similaire tendant à assurer la construction d'un pont sur la rivière Assiniboine a également été ici l'objet du veto, sur rapport de M. Blake, alors ministre de la Justice. Je pourrais poursuivre ces citations et indiquer l'attitude tenue par les ministres de la Justice qui se sont succédé par le passé. Je pourrais citer au comité l'opinion exprimée par sir Oliver Mowat sur cette question.

Quelques collègues ont jugé bon d'affirmer qu'au fond de ce bill il y a une question de libertés provinciales. Je ne saurais me ranger à cet avis. Il ne saurait être question de libertés provinciales, à moins que le parlement fédéral n'outrepasse la sphère de sa juridiction et n'empiète sur le domaine provincial. Si le projet de loi à l'étude proposait une démarche de ce genre, la question des droits provinciaux pourrait surgir. Quant à la question de la navigabilité des cours d'eau, voici sur quoi repose mon argumentation: ces rivières étant navigables, indépendamment de la question de caractère international, le parlement fédéral seul a la faculté de créer cette compagnie et de l'autoriser légalement à mettre à exécution l'entreprise dont il est question dans ce projet de loi. Pour l'édification du comité, je vais citer la décision rendue par le conseil privé ainsi que les réponses qu'il a apportées à une série de questions qui lui ont été soumises relativement à une question de nature similaire. Ajoutons que ces questions furent présentées non seulement par les provinces d'Ontario et de Québec, mais que les autres provinces se joignirent également à l'autorité fédérale. Voici le texte d'une des questions soumises:

> La loi rendue par le parlement fédéral, statuts refondus du Canada, chapitre 92, portant pour titre "Acte touchant certains ouvrages construits dans ou sur les eaux navigables" est-elle une loi que le parlement fédéral avait juridiction d'adopter dans son intégralité ou en partie?

Ce texte ne donne nullement prise à l'ambiguïté. La loi en question est familièrement connue des députés. Elle décrète qu'il est interdit de construire sur les eaux navigables ou sur les plages, ni pont, ni barrage, ni travaux de nature à modifier ces cours d'eau, sauf avec l'autorisation et l'approbation de ce Parlement. Si la thèse développée par celui qui m'a précédé est bien légitime, alors la loi que je viens de citer élude les droits des provinces. Quand à une de ces rivières, la province prétendit en être propriétaire dans toute son intégrité, tandis que pour l'autre cours d'eau, la juridiction de la province ne s'étendait qu'au centre de la rivière. Je ne veux pas m'attarder à faire de subtiles distinctions sur l'étendue de son droit de propriété, ou sur la question de savoir si son droit de propriété, en ce qui concerne un cours d'eau international, s'étend jusqu'au centre de la rivière.

M. BOYCE: Mon collègue convient-il que la province est propriétaire de la moitié du lit d'un cours d'eau international?

M. CONMEE: Non, je ne suis pas de cet avis et je vais donner mes raisons à l'appui. C'est précisément la démonstration que je vais faire. Dans l'affaire même que je signale à l'attention du comité, le conseil privé a déclaré ce qui suit:

Quels que soient les droits de propriété appartenant à la province, à la date de l'établissement de la loi de l'Amérique septentrionale britannique de 1867, ces droits sont demeurés intacts, à moins que par une disposition législative spéciale, ils n'aient été transférés à l'Etat. Il ne faut pas inférer ce transfert de l'octroi de la juridiction législative au gouvernement fédéral quant à ce qui se rapporte aux droits de propriété.

Tel est le texte de la décision rendue par le conseil privé en cette circonstance.

Quant au fond même de la question de ces droits de propriété, j'ai déjà fait connaître la question soumise au conseil privé.

Les paroles que j'ai déjà citées sont des observations de nature générale précédant la réponse. Et voici maintenant le texte de la réponse:

Décidé que la législature fédérale avait la faculté de rendre le statut refondu du Canada, article 92, ayant pour titre "Acte touchant certains travaux construits dans ou sur les eaux navigables".

Ce texte figure maintenant au chapitre 115. D'après ce jugement du conseil privé, le tribunal le plus élevé de l'empire, la question semble réglée d'une façon définitive. Le député d'Algoma-ouest m'a demandé si le gouvernement provincial est, oui ou non, propriétaire du lit de la rivière; or, j'appelle son attention sur la distinction établie ici, entre les droits de propriété et la juridiction législative qui sont deux choses différentes et tout à fait distinctes. Les lords du conseil privé font observer que la distinction entre la question de propriété des droits et celle de la juridiction législative ont une grande ampleur et se différencient l'une de l'autre. Par conséquent, à mon avis, il ressort sans doute de ce jugement que le parlement fédéral est revêtu de l'autorité comme possédant des droits de législation exclusive.

M. BOYCE: De quel jugement s'agit-il?

M. CONMEE: Il s'agit du jugement figurant dans les causes portées en appel au conseil privé, en 1898. (Pages 700 et 701).

M. BOYCE: Il s'agit sans doute de l'affaire des pêcheries?

M. CONMEE: Certainement, la question des pêcheries figurait dans le même jugement. A mon avis, la déclaration que comporte ce jugement c'est que dans certaines circonstances, les provinces conservent les droits de propriété dans toute leur intégralité, nonobstant la création de l'autorité fédérale; que dans d'autres circonstances, bien que les provinces conservent les droits de propriété, c'est le parlement fédéral qui est revêtu de la juridiction législative sur ces droits de propriété. Il ne saurait exister de doute à cet égard. Donnons encore une fois lecture de ce texte afin de parer à toute ambiguïté:

Quels que soient les droits de propriété appartenant à la province, à la date de l'établissement de la loi de l'Amérique septentrionale britannique de 1867, ces droits sont demeurés intacts, à moins que par une disposition législative spéciale, ils n'aient été transférés à l'Etat. Il ne faut pas inférer ce transfert de l'octroi de la juridiction législative au gouvernement fédéral.

A mon avis, ce langage ne saurait prêter au doute. Puis, la décision du conseil privé contient ce qui suit:

Décidé que la législature fédérale avait la faculté de rendre le statut refondu du Canada, article 92, ayant pour titre "acte touchant certains travaux construits dans ou sur les eaux navigables".

A mon avis, voici la déclaration que comporte cette décision: bien que la législature provinciale puisse avoir conservé certains droits de propriété, l'Etat ou le parlement fédéral a seul l'autorité législative de légiférer en pareille matière. Cette doctrine est clairement corroborée par les décisions rendues par nos propres tribunaux en pareille matière.

Je tiens à citer un ou deux précédents se rattachant au jugement rendu par la cour suprême du Canada. D'abord vient l'affaire touchant la législation intéressant les droits du parlement fédéral et de la province. L'affaire de la compagnie de flottage de billes et de barrages mobiles dite Quiddy River Driving and Boom Company 3e Cartwright, 2 et 3.

M. le juge Strong au cours de cette affaire, (page 297) se sert du langage que voici:

Personne ne peut nier que par le paragraphe 10 de l'article 91 de la loi de l'Amérique britannique du Nord, le pouvoir exclusif de légiférer sur la navigation est conféré au parlement du Canada et si peu que ce soit, il est permis à quiconque de contester que ce pouvoir relatif à la navigation comporte le droit exclusif de légiférer de façon à autoriser une obstruction dans une rivière publique navigable.

C'est là, je crois une déclaration très claire, et il y en a d'autres. Le député qui a parlé en dernier lieu a traité de quelques compagnies de force. Permettez-moi de dire qu'un grand nombre de compagnies de force ont des pouvoirs analogues à ceux qui sont demandés dans ce bill.

La compagnie Hamilton Erie Power a été autorisée en 1895. La Grand Falls Water Power and Boom Company a obtenu son

autorisation la même année et la Erie Ontario Company a eu la sienne en 1903. On a soulevé une question de droit devant les tribunaux relativement à la Ontario Niagara Power Company. Le parlement du Canada a autorisé à se former en société la Canada Power Company par la loi 51 Victoria 1897, chapitre 120. La compagnie a été autorisée à exploiter une chute dans la rivière Welland, à distribuer de l'électricité et à faire le raccordement de ses fils avec ceux d'autres compagnies des Etats-Unis. Permettez que je dise pour l'information du comité que la rivière Welland est exactement dans la même situation que la rivière Nipigon, tout son cours est entièrement dans la province d'Ontario. Sans doute c'est un affluent du Niagara, mais elle n'est pas davantage un cours d'eau limitrophe que ne l'est la rivière Nipigon, de sorte que ces deux rivières sont dans la même situation. Par une loi subséquente, le nom de la compagnie fut changé en celui d'Ontario Power Company of Niagara Falls et je crois que c'est la même compagnie dont a parlé l'honorable député, en disant qu'elle existait en vertu d'une charte provinciale. J'ai eu l'information qu'aucune de ces compagnies n'existe en vertu d'une charte provinciale et que tout en ayant obtenu d'abord une charte provinciale elles se sont adressées à nous plus tard et ont obtenu une charte fédérale. Si elles existent en vertu d'une charte provinciale, alors d'après les renseignements que j'ai pu me procurer, elles sont en opération d'une façon illégale et un actionnaire ou un créancier pourrait faire annuler leur droit parce que si elles existent en vertu d'une telle charte, c'est un empiètement sur la juridiction fédérale. La compagnie a non seulement le droit de faire usage des rivières Welland et Niagara, mais elle a encore le droit d'utiliser l'eau du lac Erié, sans contestation possible, pour développer de l'énergie électrique. Il ne peut pas y avoir de question pour savoir si ces eaux sont internationales, mais qu'elles le soient ou non, elles sont navigables. Si ces compagnies existent en vertu d'une charte provinciale c'est simplement parce que personne n'a soulevé d'objection.

Quoi qu'il en soit, je désire continuer à étudier ce cas particulier. La loi accordant l'autorisation ne contient aucun dispositif ni aucune déclaration établissant que les usines de la compagnie sont construites pour l'avantage général du Canada, mais dans le préambule il était déclaré que c'était dans l'intérêt général du Canada qu'une compagnie de cette nature fût autorisée. La cour suprême du Canada décida, dans le cas de Hewson contre l'Ontario Power Company, que la loi était de la compétence du parlement fédéral et bien que le jugement soit long, je demanderai l'indulgence du comité pendant que j'en donnerai lecture, parce que je crois qu'il se rapporte assez pleinement à un cas similaire:

M. J. CONMEE.

M. le juge Davies dans son jugement sur ce cas (auquel a concouru M. le juge Sedgewick) dit (p. 605):

La contestation principale de l'appelant était que la charte de la défenderesse était nulle et sans valeur comme ne relevant pas de la juridiction législative du parlement du Canada et comme étant une entreprise et une usine purement locales que la légisature d'Ontario pouvait seule autoriser.

La cour d'appel d'Ontario a décidé que la charte de la défenderesse relevait de l'autorité du parlement fédéral en s'appuyant sur deux motifs: premièrement, que l'exposé général dans la loi d'autorisation disant qu'il était désirable dans l'intérêt général du Canada qu'une compagnie soit autorisée à utiliser l'approvisionnement naturel d'eau des rivières Niagara et Welland, était une déclaration suffisante, conformément à l'article 92, paragraphe 10 (c) de la loi de l'Amérique britannique du Nord; et, secondement, que l'autorisation accordée dans l'article 2 de la charte de la compagnie de raccorder ses fils avec les fils d'une compagnie électrique ou autre dans les Etats-Unis, faisait que l'entreprise s'étendait hors des limites de la province et ainsi tombait sous le coup de l'article 92 paragraphe 10 (c).

Après mûre délibération, je ne crois pas que la déclaration générale dans le préambule de cette loi particulière soit une déclaration telle que celle prévue par le paragraphe 10 (c) de l'article 92 de la loi de l'Amérique britannique du Nord. Suivant mon interprétation actuelle de cet article, je serais porté à croire qu'une œuvre ou une entreprise d'une nature purement provinciale, seulement sous la juridiction de la législature provinciale et au sujet de laquelle le Parlement a cru devoir assumer une juridiction pour le seul motif que l'entreprise était dans l'intérêt général du Canada ou de deux ou davantage de ses provinces, la déclaration intentionnelle était un dispositif en vue de se conformer à la loi impériale. Une pareille déclaration ne peut pas, je crois, être extraite de la charte accordée ou inférée de ses termes mêmes ou déduite de l'exposé des promoteurs dans le préambule, mais elle doit être spécialement décrétée par le Parlement.

Ce n'est pas nécessaire, pourtant, que je décide ce point maintenant, parce que j'estime que la charte est valide pour d'autres motifs et je désire laisser la question ouverte à l'appréciation.

La juridiction de la législature d'Ontario est limitée à l'autorisation de compagnies dont l'objet est borné à la province et cette législature ne pouvait pas conférer à une compagnie autorisée par elle des pouvoirs aussi étendus que ceux qui sont accordés à la compagnie défenderesse.

Il est vrai que l'emplacement des usines ou "l'énergie électrique doit être produite est près de la cataracte Niagara et seulement dans les limites de la province". Mais l'entreprise de la compagnie ne consiste pas seulement à produire de la force mais à contribuer cette force "aux fabricants, corporations ou personnes pour être utilisées dans un but de manufacture ou pour toute autre entreprise".

Or, l'intention prévue dans la charte n'est évidemment pas de poursuivre une œuvre pu-

rement locale. Au contraire, le but poursuivi est ouvertement destiné à s'étendre sur une immense superficie territoriale. Je ne trouve pas dans la loi une expression qui comporte une délimitation de ces pouvoirs quant à la superficie. Je comprends que l'article deuxième de la loi donne l'autorisation de s'étendre si c'est nécessaire ou désirable à toute région du Canada si la chose est praticable.

L'article deuxième, tel que je le comprends, donne à la compagnie non seulement l'autorisation générale et illimitée de fournir de l'énergie électrique dans différentes régions du Canada en dehors de la province où les usines génératrices sont situées, mais l'autorise expressément à " raccorder ses fils à ceux de toute compagnie des Etats-Unis.

M. Lafleur a cru devoir prétendre que la législature locale pouvait accorder des pouvoirs analogues de raccordement et en écoutant son augmentation je me sentais porté à être de son avis. Mais un examen plus attentif des articles de la loi de l'Amérique britannique du Nord m'a conduit à éprouver des doutes très sérieux qu'il en soit ainsi. Il me paraît évident que la législature ne pouvait pas accorder à une compagnie locale le pouvoir de raccorder ses fils avec une compagnie locale dans aucune autre province. Si elle le pouvait, toute compagnie quelconque cesserait d'être d'un " caractère local et privé " et deviendrait interprovinciale et générale. Comment alors la législature pouvait-elle accorder le pouvoir de raccorder les fils d'une compagnie qu'elle a créée, avec ceux d'une compagnie étrangère. La compagnie locale ou particulière, au moment où un raccordement semblable aurait lieu, cesserait immédiatement d'être " locale et particulière " d'après les termes de la loi de l'Amérique britannique du Nord et deviendrait internationale.

On a prétendu que la province avait autant de droit de conférer du pouvoir dans la limite de sa juridiction à des corporations qu'elle avait formée que le parlement fédéral en avait dans les limites du Canada. Dans un certain sens cela peut être exact. Mais il existe une différence raisonnable. Les chartes provinciales sont définies par la loi de l'Amérique britannique du Nord comme des questions d'une nature locale et spéciale ne " rattachant pas la province avec une autre ou des autres provinces " et ne dépassant pas les limites de la province. Les chartes fédérales ne sont pas limitées ainsi par la loi et bien que l'exercice du pouvoir qu'elles confèrent à une compagnie de se raccorder à la frontière internationale avec une compagnie étrangère, puisse être soumis à la loi municipale de ce pays et autorisé et surveillé par le comité des nations, il n'existe pas dans la loi de l'Amérique britannique du Nord un article qui défende au parlement du Canada d'accorder à une compagnie qu'il a formée l'autorisation de se raccorder à la frontière avec une compagnie des Etats-Unis.

Cependant, il n'est pas nécessaire que je décide si un octroi fait par la législature de la province à une compagnie créée par elle de raccorder ses fils avec ceux d'une société étrangère, à la frontière, tomberait sous le coup de son autorité ou invaliderait la charte entièrement ou en partie. Cette question n'a pas été soulevée, excepté incidemment, parce que la validité d'une charte provinciale n'était pas en discussion dans cet appel. Je ne suis pas appelé à décider s'il existe une juridiction concurrente entre le pouvoir fédéral et celui de la province pour accorder un tel pouvoir. Je maintiens que le parlement du Canada possède ce pouvoir et cela en vertu de son exercice relativement à cette compagnie spéciale et aussi en raison de l'étendue générale des pouvoirs accordés, la loi d'autorisation qui a été mise ici en question est légale et valide.

C'est là un cas qui est assez semblable. Il y a un grand nombre d'autres jugements que je pourrais citer, mais je crois en avoir assez dit pour montrer, en mettant de côté la question traitée par le ministre de la Justice, la loi que demande cette compagnie devrait être accordée. J'ai été quelque peu surpris des observations de l'honorable ministre de la Justice, s'il soupçonne qu'elles ne sont pas bien fondées. La déclaration contenue dans ce bill que l'entreprise est dans l'intérêt général du Canada, est une déclaration honnête. Quelle est l'entreprise dont il y est parlé qui ne soit pas de cette nature? Si cette compagnie se lance dans cette entreprise, c'est un placement de plusieurs millions de dollars employés à établir des usines hydro-électriques.

M. J. D. REID: Pour fournir de la force aux Etats-Unis.

M. CONMEE: Si l'honorable député voulait étudier ce bill avec équité, il ne parlerait pas ainsi. Le bill contient une disposition prévoyant que la moitié de la force développée doit être conservée pour être employée au Canada. Quel autre bill renferme cette restriction?

M. J. D. REID: Pourquoi toute la force ne serait-elle pas conservée au Canada?

M. CONMEE: Quand les autres bills ont été adoptés pourquoi mon honorable ami n'a-t-il pas insisté pour faire adopter une clause de cette nature? Il devait sommeiller.

M. J. D. REID: De quel bill veut parler l'honorable député?

M. CONMEE: Je veux parler d'un bill qui traite de l'énergie développée avec les eaux de la rivière Welland. Il n'y a aucune disposition interdisant l'exportation de l'énergie.

M. J. D. REID: C'est un cours d'eau international.

M. CONMEE: Pas du tout. Il est entièrement dans la province d'Ontario et ce n'est pas plus un cours d'eau international que la rivière Nipigon. La rivière Welland n'est pas non plus un cours d'eau international dans le sens que veut lui donner mon honorable ami. La compagnie devra établir des usines pour utiliser cette énergie et employer un grand nombre d'hommes. Prenez le cas de la force électrique au Sault Sainte-Marie.

Lorsqu'il s'est agi d'accorder cette charte et de légaliser l'exploitation de cette énergie, il s'est manifesté autant de défiance

et de folles terreurs que dans le cas actuel. Nous nous sommes heurtés aux mêmes difficultés, aux mêmes méfiances qu'aujourd'hui. Mais cette compagnie a fait une œuvre utile; elle a installé là-bas de grandes usines. Les recettes de la douane, en conséquence de ces installations, ont atteint un chiffre de près d'un demi-million de dollars par année. Voyez l'établissement de la compagnie de Shawinigan, dans la province de Québec. Naguère, les recettes étaient nulles à cet endroit, mais, depuis l'établissement de cette compagnie, les recettes de la douane s'élèvent à $100,000 par année. Examinez le fonctionnement de toutes les installations de ce genre, et vous constaterez qu'elles sont une source de recettes pour la caisse publique. En outre, les gains provenant des opérations conduites dans le voisinage même de ces usines, sont loin de profiter au pays dans une mesure aussi grande que ceux provenant de ces usines mêmes. Les engagés ne dépensent pas sur place leurs salaires, et les recettes de la caisse publique augmentent en raison directe de la proportion des salaires qui est dépensée à des centaines de localités dans tout le pays. Dans ce cas, la compagnie se propose de fabriquer de la pâte de bois, du papier et des appareils électriques. Ce sont là des articles de commerce qui répondent aux besoins du pays tout entier. Je le demande à mes collègues, quel autre genre de travaux est d'un intérêt plus général que celui-là, qui tire parti de ressources naturelles aujourd'hui inutilisées?

Je m'arrête quelque peu à l'examen de cette question. Une opinion très heureusement formulée à cet égard, se trouve dans un ouvrage dû à la plume de M. Farnham, sur les chutes d'eau et le droit à leur utilisation, édition de 1904, vol. 1, page 24:

Les dons de la nature sont pour le bénéfice de l'humanité, et il n'est loisible à aucun groupe d'hommes d'accaparer et d'exercer à leur égard des droits exclusifs de propriété, au point d'en priver d'autres qui ont les mêmes droits et les mêmes moyens qu'eux d'en jouir.

Il serait difficile de faire une affirmation plus tranchée sur le sujet. J'approuve les principes qui y sont énoncés. Il n'y a rien dans le présent projet de loi qui empiète sur les droits du public, rien qui prive le public de la jouissance des avantages fournis par ces chutes d'eau. Je n'avais aucun intérêt particulier en vue en présentant cette mesure; mon seul intérêt est en qualité de parrain du projet de loi. Je ne m'en cache pas, je suis persuadé qu'une telle initiative va favoriser le progrès de cette partie du pays que je représente. La mesure me paraît être avantageuse pour moi dans ce sens; mais ce n'est pas sans peine que j'ai pu engager les promoteurs de l'entreprise à agréer l'article 14 du projet de loi. Aucun bill adopté par la Chambre des communes ou la législature de l'Ontario depuis vingt ans, ne renferme autant de garanties pour les droits du public. Qu'on me permette de donner lecture de l'article 14:

S'il y a contestation ou différend au sujet du prix à exiger pour de la force ou de l'énergie électrique ou autre énergie qui est en usage pour l'une ou quelques-unes des fins mentionnées en la présente loi, ou qui doit être fournie pour servir à pareille fin, du côté canadien de la frontière internationale, ou au sujet des moyens de distribution, ou quant à la quantité qui doit être fournie, ou au délai dans lequel elle doit l'être, ou aux conditions moyennant lesquelles elle doit l'être, cette contestation ou ce différend doit être décidé par a commission des chemins de fer pour le Canada sur la demande de quiconque consomme ou demande de la force, de l'énergie électrique ou autre énergie produite par a compagnie, ou sur la demande de la compagnie elle-même.

M. LENNOX : Me permettra-t-on de poser une question, afin de mieux me rendre compte de la valeur du raisonnement de l'honorable député (M. Conmee)? Cet article, se trouvait-il compris dans le texte du projet de loi qui nous a été soumis l'année dernière?

M. CONMEE : Il n'était pas rédigé tout à fait dans les mêmes termes.

M. LENNOX : Mais le fond était le même?

M. CONMEE : A peu près le même, bien que la rédaction fût différente, si je ne me trompe. Mais je prie le comité d'observer le caractère radical de cette disposition. Elle vise toute contestation qui pourra se produire dans l'intérêt public, non seulement dans l'intérêt de la population de cette partie du pays, mais de toute la population du Canada. En outre, la commission des Chemins de fer du Canada a été constituée par notre Parlement, comme tribunal suprême chargé de régler les démêlés qui pourront se produire entre les grandes compagnie, d'une part, et le public de l'autre. Jamais à mon avis notre Parlement n'a voté une loi plus salutaire. Or, ce tribunal relève de notre Parlement, de sorte que si le présent projet de loi est adopté, le peuple canadien, la population de ce district, le gouvernement canadien, les représentants du peuple dans cette enceinte, auront tout autant de pouvoirs et en exerceront tout autant à l'égard de cette chute d'eau, des usines qu'elle actionnera, et de l'exploitation qui s'en fera, qu'ils en ont préalablement à l'adoption du présent projet de loi par notre Parlement ou aucun autre corps législatif.

D'honorables membres de la gauche, m'objecteront peut-être qu'il existe dans

l'Ontario une commission hydro-électrique chargée du règlement de ces questions. Je veux bien reconnaître les bonnes intentions du Gouvernement qui a constitué cette commission; je veux bien reconnaître que son but était d'assurer autant que possible la jouissance de ces chutes d'eau aux habitants de la province, en interdisant l'imposition de droits exorbitants; je veux bien croire que par l'entremise de cette commission on va pouvoir règlementer ces tarifs; je me bornerai à faire observer que, depuis assez longtemps déjà, cette commission a été constituée et jusqu'ici elle n'a pas réussi à abaisser les tarifs.

M. LENNOX : Depuis assez longtemps aussi l'honorable député cherche à faire adopter son projet de loi.

M. CONMEE: En effet, et de même que le gouvernement en question ne veut pas renoncer à sa commission, je ne renoncerai pas à présenter mon projet de loi. L'énergie électrique ne peut se transmettre dans des conditions économiques qu'à d'assez faibles distances; les habitants de cette partie de la province établis à proximité de cette chute, pourront jouir de tous les avantages dont on nous parle; mais, même dans le cas où les espérances de la législature devraient se réaliser, ce ne sera qu'en ce qui regarde une superficie très restreinte de la province.

M. BLAIN: Ne sera-ce pas là une excellente chose pour la province?

M. CONMEE: L'honorable député (M. Blain) me demande si ce ne sera pas là une excellente chose pour toute la province? Je dis que non. Je ne prétends pas qu'un jour toutes les parties de la province n'en auront pas le bénéfice, mais ce résultat ne se produira pas pendant notre vie mortelle, tant la mienne que celle de l'honorable député. Quant à ce qui pourra se produire dans les âges futurs, je n'en sais rien. Cette commission hydro-électrique, ne comprend après tout qu'un petit nombre de membres qui ne sont pas plus compétents, ni plus distingués, ni plus instruits, ni plus soucieux de l'intérêt public généralement, ni plus disposés à sauvegarder les droits particuliers, que ne le sont les membres de la commission des chemins de fer. Tout bien disposé que je sois à son égard, je ne vois pas que cette commission puisse protéger l'intérêt public mieux qu'il ne le sera sous le régime du présent projet de loi.

Qu'on me permette ici de faire une autre observation. Cette commission hydro-électrique a-t-elle sauvegardé l'intérêt public dans le passé. Nous sommes à même d'en juger, car elle a vécu, et elle a agi. Prenez l'exemple de l'établissement de Kaministiquia: cette compagnie a exploité la force motrice de cette rivière, dans un rayon de vingt milles de Fort-William. L'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro), nous a lu des extraits des colonnes du "Globe". Qu'il se reporte à d'anciens numéros du "Globe", il verra ce qu'on y dit de la force motrice du courant de la Kaministiquia . . .

M. BOYCE: L'honorable député (M. Conmee) se garde bien de nous renvoyer à des numéros récents du "Globe".

M. CONMEE: Au contraire; mais je nie qu'un rédacteur du "Globe" ou d'aucun autre journal, du fond de son bureau, soit plus apte à diriger l'opinion publique ou à trancher ces grandes questions d'intérêt public que nous, qui sommes les représentants désignés par le vote populaire. Telle est mon attitude par rapport au "Globe" et à tout autre journal. Mais je dis à l'honorable député que, s'il veut remonter assez loin en arrière, il constatera que le "Globe", des mois et des années durant, ou du moins durant plus d'une année, s'est étendu sur la grande somme d'énergie produite par les chutes de Kakabeka, et sur la nécessité de les réserver pour l'avantage du public, ou de soumettre les tarifs à la règlementation du gouvernement d'alors, qui était un gouvernement libéral. J'ai ces articles ici, et il me serait facile d'en donner communication à la Chambre, mais le temps fait défaut. Lorsque je cessai d'être le représentant à la législature locale de cette partie du pays, la chute était toujours entre les mains du gouvernement, lequel était à même de réglementer les taux, si cette réglementation avait relevé de la législature provinciale. Je dois dire que mes vues alors n'étaient pas les mêmes qu'aujourd'hui. Mais que s'est-il passé depuis sous le régime de cette commission hydro-électrique? Le gouvernement précédent avait refusé de concéder le terrain si ce n'est sous condition que les tarifs fussent réglementés. Mais le Gouvernement actuel a conclu qu'ayant sa commission il avait le droit d'intervenir. Il a donc concédé le terrain en pleine propriété, sans condition, et l'entreprise est aujourd'hui en marche, la compagnie exigeant ce qu'il lui plaît, sans que personne la contrôle; le contrôle n'existe pas. A cet égard, je ferai observer qu'il se soulève une question relativement à l'exploitation d'une rivière navigable. Aux termes du chapitre 115, des Statuts revisés, aucune usine ne peut être installée sur une rivière navigable sans autorisation suivant les dispositions de l'acte. Ces installations de la Kaministiquia existent sous le régime de la loi de la législature d'Ontario, sans aucune telle autorisation.

M. BOYCE: Quand cette loi a-t-elle été votée?

M. CONMEE: En 1899.

M. BOYCE: L'honorable député (M. Conmee) a été le parrain du projet de loi?

M. CONMEE: En effet, et c'est pourquoi j'en parle en connaissance de cause. Mais

la disposition autorisant la compagnie à détourner le cours de la rivière Kaministiquia, a été renouvelée en 1903 ou 1904. Bien entendu, aucune législature provinciale ne saurait autoriser le détournement des eaux d'une rivière navigable. Mais la législature provinciale a autorisé cette compagnie à détourner le cours de cette rivière sur une distance de vingt milles pour la faire se déverser dans la baie du Tonnerre. C'est la rivière qui forme le port du Dominion qui est au second rang par l'importance. Le trafic dans le port de Fort-William, formé par la rivière Kaministiquia, n'est dépassé que par celui du port de Montréal. Mais je prétends que, même aux termes de l'article 115, le ministre des Travaux publics n'est pas autorisé à approuver des plans de cette nature; il ne saurait autoriser que la construction d'un quai, de docks et travaux de cette nature, ou d'un pont et installations accessoires requises. Le tout indiqué en détail dans l'article 115 où rien n'indique qu'on se propose d'effectuer un détournement des eaux. Je dis donc qu'il ne saurait autoriser des travaux d'une nature tout autre, comme ceux nécessités pour le détournement d'un cours d'eau.

Il n'est pas possible de développer de l'énergie sans détourner le cours d'une rivière. Il n'est pas nécessaire de discourir longuement pour démontrer qu'une législature provinciale n'a pas autorité pour détourner une rivière navigable de son lit naturel.

De plus la législature provinciale a passé certaines lois d'une nature particulière sur lesquelles je désire appeler l'attention. J'ai ici la loi concernant la "Ontario and Minnesota Power Company" votée par ce Parlement, en 1895. Entre autres choses, il y est dit que la compagnie ne pourra exporter aucune partie de l'énergie développée aux Etats-Unis—c'est-à-dire la moitié appartenant à Ontario ou au Canada—sans l'autorisation de la commission des chemins de fer du Canada. La loi stipule également que la commisison des chemins de fer fixera les prix que la compagnie pourra exiger de la municipalité de Fort-Francis, ou du township de McIrving dans lequel cette municipalité est située. On trouve aussi dans cette loi diverses dispositions concernant la nature des travaux et il est décrété que la compagnie ne devra nuire en rien au fonctionnement des écluses à Fort-Francis. Je dois expliquer qu'une écluse a été construite à cet endroit sous le gouvernement Mackenzie. Cette écluse était presque complétée, à la profondeur qu'on croyait alors nécessaire, à l'exception des portes. Cette loi contient encore d'autres dispositions pour la protection du volume d'eau et de la navigation, en amont et en aval des barrages et des autres travaux que la compagnie pourra construire. Un article fixe le niveau auquel l'eau pourra être élevée dans la rivière et dans le Lac à la Pluie.

Je me permettrai une remarque sur ce qui est arrivé au sujet de cette loi. Je suppose que personne n'ignore que la province d'Ontario se prétend autorisée a refuser la sanction à une loi fédérale, ainsi que nous en avons la preuve par un acte que j'ai en ce moment sous les yeux. Il a été voté par la législature d'Ontario, l'année suivante, 1896. La loi fédérale de 1895, avait été votée sur la petition de la "Ontario and Minnesota Power Company", à responsabilité limitée. Or, la loi d'Ontario dit:

> Atteindre que certaines dispositions de ladite loi concernant la distribution au Canada de l'énergie provenant de la chute d'eau de la rivière à la Pluie, à ou près Fort-Francis, sont dans l'intérêt de la province d'Ontario et attendu que, nonobstant les dispositions de ladite loi, la compagnie n'est pas liée par lesdites dispositions mais est autorisée à exploiter ledit pouvoir hydraulique librement et sans égard aux restrictions imposées par ladite loi....

Voilà ce que j'appelle le veto.

M. LENNOX: C'est tout le contraire; cette loi provinciale avait pour but d'assurer l'exercice des droits conférés à la compagnie.

M. CONMEE: Mon honorable ami est complètement dans l'erreur; elle met de côté toutes les dispositions de la loi fédérale.

M. LENNOX: C'est tout le contraire.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la disposition.

M. CONMEE: La loi provinciale réédite quelques-unes des dispositions de la loi fédérale.

M. LENNOX: Cette loi d'Ontario est un complément de la loi fédérale.

M. CONMEE: L'honorable député pourra mieux donner une opinion quand il aura lu la loi.

M. LENNOX: Je l'ai lue.

M. CONMEE: Alors, je demanderai à l'honorable député de la lire encore une fois. Si vous êtes avocat, comme je le suppose, et si, après avoir lu cette loi, vous persistez dans l'opinion que vous venez d'émettre, tout ce que je puis dire, c'est que je regretterais d'être votre client.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député doit s'adresser au président du comité et non à l'honorable député de Simcoe-nord (M. Lennox).

M. CONMEE: La loi fédérale décrétait que les différends seraient réglés par la commission des chemins de fer; la disposition de la loi provinciale est bien différente:

Au cas de différend quant au prix de l'énergie ou du pouvoir électrique utilisé ou devant être fourni du côté canadien de la frontière internationale, ou quant au mode de distribution de cette énergie, ou quant au délai et aux conditions cette énergie devra être fournie, le différend sera réglé par le lieutenant-gouverneur en conseil, sur la demande de tout pétitionnaire requérant de l'énergie, ou de la compagnie ou de la municipalité de Fort-Francis.

Cela institue une autre juridiction que celle imposée par le parlement fédéral. Par la loi fédérale, une partie de l'énergie pouvait, avec l'autorisation de la commission des chemins de fer être exportée aux Etats-Unis, aux conditions fixées par la commission. La loi provinciale, contient une disposition différente:

Aucune partie de l'énergie électrique produite pour être utilisée sur le côté canadien de ladite frontière, ne pourra être transmise ou utilisée aux Etats-Unis, sans l'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil.

Par cette loi, le lieutenant-gouverneur enlève à la commission des chemins de fer les pouvoirs que lui conférait la loi fédérale et s'arroge le droit de dire quelle quantité d'énergie pourra être exportée.

Je dois dire que pour moi, cette loi ne vaut pas le papier sur lequel elle est imprimée. Mais elle fait bien ressortir le point en discussion et démontre la nécessité de l'intervention du parlement fédéral. Il s'agissait dans l'espèce, d'un cours d'eau international. Je ne puis comprendre que la législature se soit arrogé le droit de légiférer relativement à un cours d'eau international et navigable. Le moins qu'on en puisse dire, c'est que c'est une loi bien extraordinaire. Si les honorables députés de la gauche contestent l'opportunité du présent bill, que pensent-ils de la conduite de leurs amis de Toronto qui ont voté la loi dont je viens de parler? Ceux qui viennent ici se plaindre de ce que nous empiétons sur les droits des provinces devraient au moins se présenter les mains nettes. C'est un principe de droit et une règle de procédure, en Angleterre. Je pourrais citer nombre d'autres lois dans lesquelles le même principe est impliqué, mais je me bornerai aux deux dont je viens de parler. Elles démontrent clairement que la législature a empiété sur les attributions du parlement fédéral.

Voici un autre exemple. Le lac Nipigon est un grand lac ayant à peu près la même étendue de côtes que le lac Ontario, et cependant le gouvernement d'Ontario entend le mettre sous sa juridiction. Ils ne permet à personne d'y naviguer sans un permis du gouvernement provincial. J'aimerais à savoir où la législature prend ce pouvoir. S'il y a une chose parfaitement claire dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et s'il y a une chose parfaitement reconnue par nos lois basées sur cet acte, c'est que les eaux navigables sont sous la juridiction du gouvernement fédéral. Cependant le gouvernement d'Ontario s'arroge le droit d'étendre sa juridiction sur un des grands lacs de cette province. Je laisse cette question aux réflexions de mes honorables amis de la gauche.

Pour revenir au présent bill, je maintiens qu'il devrait être adopté par ce parlement. Mais désireux de me conformer aux vues de l'honorable ministre de la Justice, je ferai une proposition que j'espère il adoptera. J'admets que l'article 2, disant que ces travaux sont pour l'avantage du Canada, en général, peut prêter à objection.

Le présent bill n'est pas du tout celui qui a été repoussé par le Sénat, l'an dernier. L'opposition du Sénat était surtout basée sur le fait que le bill tendait à autoriser la compagnie à construire des réservoirs sur tous les tributaires des rivières Nipigon et Pigeon, pour régulariser l'écoulement des eaux. Ces dispositions entièrement éliminées du présent bill, pour prévenir l'opposition du Sénat. On objectait que certains tributaires étaient bien différents des rivières Nipigon et Pigeon, et ne pouvaient guère être considérés comme des cours d'eau navigables. Nous nous sommes rendus à la force de cette objection et cette partie du bill a été entièrement laissée de côté, et sous ce rapport, il diffère totalement de celui de l'an dernier. Je propose que l'article 2 soit ainsi conçu:

Les travaux autorisés par la présente loi, en tant seulement qu'ils se rapportent à l'exploitation des chutes d'eau et à la transmission de l'énergie électrique, sont déclarés être "à l'avantage du Canada en général".

Ceci limite la déclaration à deux objets. J'ignore si cette proposition rencontrera les vues de l'honorable ministre de la Justice, mais elle me paraît raisonnable. J'ai entendu des députés demander quelle est l'utilité de cette déclaration, et s'il ne serait pas préférable de l'éliminer complètement. En réponse, je dirai que cette compagnie se propose de dépenser des sommes considérables. Elle devra s'adresser aux financiers de l'étranger pour emprunter l'argent dont elle aura besoin, et elle ne veut pas que le moindre doute subsiste sur la validité de ses pouvoirs. Elle ne veut pas qu'on puisse soulever des doutes sur la constitutionalité de sa charte, et à ce point de vue, cette déclaration lui paraît nécessaire. Quant à savoir si cette raison est suffisante, je n'entreprendrai pas de le décréter, mais la compagnie prétend que cet article la mettra à l'abri des attaques. Plusieurs de ces compagnies ont été traduites de tribunal en tribunal, pour une raison ou pour une autre et la compagnie croit qu'une déclaration dans le sens de celle que je viens de lire la mettra à l'abri. Je ne vois pas quels intérêts, ou

quelles parties peuvent être lésés par cette déclaration.

M. SPROULE: L'honorable député croit-il que nous pouvons déclarer qu'une partie des travaux est à l'avantage du Canada en général, tandis que l'autre ne l'est pas?

M. CONMEE: Certainement; nous pouvons déclarer qu'une partie des travaux est à l'avantage du Canada en général, et l'autre partie, non couverte par la déclaration, ne sera pas rangée dans cette catégorie.

M. SPROULE: Ce sont les différentes partie d'une même entreprise.

M. CONMEE: Non. Ceci éliminerait les établissements manufacturiers.

Cette compagnie projette la création d'établissements industriels, la fabrication de la pâte de bois, du papier, de moteurs stationnaires et de marine, toutes choses que ne vise point la déclaration ci-dessus. De l'avis du ministre de la Justice, sans cet amendement, les travaux de la compagnie relèveraient exclusivement de la juridiction fédérale. Je ne puis dire s'il en résulterait quelque préjudice, mais j'ai pensé que l'amendement que je propose constitue une proposition assez acceptable.

M. BOYCE: Le comité, j'en suis sûr, sait un gré infini à l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) de lui avoir fait une savante dissertation d'une heure sur des questions de droit et de fait. Il a fait de ces questions une étude approfondie, et ses observations ont porté sur des matières qui dénotent chez lui un grand savoir et une vaste expérience. Mais je dois avouer, monsieur le président, qu'en voyant mon honorable ami se faire un jeu de toutes les complications, des moyens détournés que fournit la Constitution et des diverses décisions concernant les droits respectifs que le gouvernement fédéral et les provinces tiennent de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, je me suis souvenu d'autres observations, d'autres discours que j'ai entendu prononcer à l'honorable député tant à la tribune populaire qu'au sein de l'assemblée législative d'Ontario dont il fit autrefois partie, et cela m'a rappelé l'histoire de cet homme d'Etat de l'Ouest qui, après avoir longuement vanté le régime dont il se faisait le champion, concluait ainsi: "Mesdames et messieurs, telle est ma manière de voir; si elle ne vous plaît pas, elle peut se modifier". De même l'honorable député a une manière particulière de raisonner qui est susceptible, selon le cas, de s'adapter au temps et aux circonstances.

On peut dire de mon honorable ami que jamais il ne fit de plus complète volte-face que sur les questions que ce projet de loi embrasse, qui en constituent la principale raison d'être. Dès 1885, alors que l'honorable député fit son entrée dans l'arène politique sous la bannière de feu sir Oliver Mowat, ce champion irréductible des droits provinciaux, dont mon honorable ami se montra le disciple si fidèle . . .

M. CONMEE: Je le suis encore.

M. BOYCE: En effet; à chaque campagne électorale, fidèle à son maître, l'honorable député se déclarait en faveur des droits provinciaux, il revendiquait tout pour les provinces: mines, forêts, permis, pêcheries, terres des Indiens—tout, y compris les forces hydrauliques. Mais un changement est survenu dans l'esprit de mon honorable ami, qui ne s'est pas opéré graduellement, mais de façon soudaine, presque en une seule nuit, en celle du 25 janvier 1905. De 1885 à la nuit du 25 janvier 1905, l'honorable député de Rainy-River était bien convaincu que la législature d'Ontario était parfaitement autorisée à légiférer à l'égard des compagnies de cette sorte qui relèvent exclusivement de la juridiction provinciale. Or, qu'a-t-on vu? Le premier mouvement de l'honorable député (M. Conmee) fut pour une compagnie avec laquelle il avait des rapports intimes, pour une compagnie dont il avait été membre fondateur et directeur provisoire; pour une compagnie qui, fondée en 1886, était restée jusqu'en 1904 sous la juridiction exclusive de la province d'Ontario.

M. CONMEE: Quelle compagnie était-ce?

M. BOYCE: La compagnie du chemin de fer du Pacifique à l'Atlantique.

M. CONMEE: Oh! oh!

M. BOYCE: Oui, oui.

M. CONMEE: J'aimerais savoir ce que cette compagnie peut avoir de commun avec la question qui nous occupe.

M. BOYCE: L'honorable député cherche à faire entendre que de 1886 à 1905 il s'est fait illusion en pensant que ces choses étaient du ressort exclusif de la législature d'Ontario. C'est lui qui a fait autoriser cette compagnie et lui a fait conférer des pouvoirs très étendus par une loi de la législature d'Ontario. Cette autorisation, il l'a fait renouveler à diverses reprises sans que jamais une seule des conditions ait été remplie. A chaque session, jusqu'à ce que survint la catastrophe du 25 janvier 1905, on le vit se faire renouveler, sans qu'on y mît la moindre réserve, les privilèges que conféraient cette autorisation. Après la catastrophe, il ne s'adressa plus qu'une seule fois à la législature qui lui imposa la condition de mettre les travaux en marche et de dépenser $300,000 en une seule année. Que fit-il? Il ne tenta absolument rien pour se conformer aux conditions de l'autorisation.

M. CONMEE: J'en appelle au règlement. C'est à moi que s'adressent les observations de l'honorable député. Voici plus de vingt

ans que je suis complètement étranger aux affaires de la compagnie dont il parle en ce moment.

M. BOYCE: Si ce n'est qu'en tant que membre fondateur et que directeur provisoire.

M. CONMEE: On s'est servi de mon nom en une ou deux occasions. Je n'ai jamais eu un sou d'intérêt dans la compagnie, jamais je ne fus du nombre des promoteurs de l'entreprise, et mes rapports avec la compagnie se sont bornés à accepter d'être le parrain du projet de loi.

M. BOYCE: Je reprends le fil de mon discours. Dès que la législature d'Ontario, sortie du scrutin en 1905, eut ordonné à la compagnie de commencer à se conformer aux objets de sa charte et de dépenser $200,000 en une année, la compagnie, dis-je, sans avoir absolument rien fait, sans avoir fait un sou des dépenses prescrites par la législature, s'adressa au parlement fédéral, dont l'honorable député faisait alors partie. On vit ce dernier soutenir que la question relevait entièrement et exclusivement du parlement fédéral sous la juridiction duquel il fallait placer une fois pour toutes ce chemin de fer qui depuis des années ne courait aucun danger sous l'égide de la législature provinciale. Dès qu'il fallut se mettre à l'œuvre, dès que le gouvernement conservateur eut imposé des conditions, l'honorable député vint nous dire qu'il y avait lieu de sortir cette entreprise de la tutelle provinciale pour la déclarer à l'avantage du Canada en général. Il a soutenu ici même que les travaux mentionnés dans le projet de loi sont d'utilité publique, et pour excuser la compagnie de ne s'être pas conformée aux conditions prescrites par la législature d'Ontario dans l'intérêt du public, il s'est contenté de dire qu'à la suite de l'épouvantable catastrophe dont j'ai parlé, l'entreprise était devenue "à l'avantage du Canada en général", et la Chambre s'est rangée à cet avis.

M. CONMEE: L'honorable député dit-il que j'étais membre fondateur de cette compagnie?

M. BOYCE: Oui.

M. CONMEE: Qu'il se donne la peine de se reporter à la loi, il constatera son erreur.

M. BOYCE: Mon honorable ami a-t-il le document?

M. CONMEE: Non.

M. BOYCE: Moi non plus.

M. CONMEE: Dans ce cas, l'honorable député ne devrait pas faire une telle assertion.

M. BOYCE: Je l'ai déjà faite sans que vous l'ayez jamais relevée.

M. CONMEE: Je la nie en ce moment.

M. BOYCE: J'accepte votre dénégation.

M. CONMEE: L'honorable député a dit, ce me semble, que lorsque la compagnie s'adressa au parlement fédéral, j'étais au nombre de ceux qui en demandaient l'autorisation ce qui est tout à fait inexact.

M. BOYCE: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je ne veux pas commettre d'injustice. Je dis que l'honorable député était membre fondateur de la compagnie et l'un de ses directeurs provisoires à l'époque où elle reçut sa première autorisation de la législature d'Ontario.

M. CONMEE: Il m'avait semblé entendre dire à mon honorable ami: "C'est après cela qu'on vit l'honorable député s'adresser à la Chambre", après quoi il exposa ce que j'ai fait ici. Quand le bill fut déposé à la Chambre, il y avait des années que j'étais étranger aux affaires de la compagnie. M. Clergue et ses associés y veillaient.

M. BOYCE: J'accepte sans réserve l'explication donnée par mon honorable ami de ce qui s'est passé depuis que la compagnie est constituée en corporation. Cette question, qui est une de celles où l'honorable député a pu révéler sa connaissance approfondie du droit constitutionnel, n'est pas la seule qui lui ait fourni l'occasion de modifier sa manière de voir. Le ministre nous a régalés d'une dissertation savante sur le sujet et, pour ne pas partager en tous points l'avis du ministre, l'honorable député de Rainy-River (M. Conmee) n'en est pas moins allé plus loin que lui à certains égards. Il a déclaré ici même que la rivière Nipigon est un cours d'eau international.

M. CONMEE: Non pas.

M. BOYCE: Qu'il est international par sa nature. Je relève les paroles suivantes de l'honorable député à la page 1084 des "Débats":

> La rivière au Pigeon est un cours d'eau international et la rivière Nipigon est un cours d'eau navigable, et cette dernière, à mon avis, est aussi de nature internationale.

Puis, page 1087:

> M. BOYCE: C'est un cours d'eau international.
>
> M. CONMEE: Certainement. Ainsi en est-il de la rivière Nipigon dans une certaine mesure, à mon avis du moins.
>
> M. BOYCE: Mon collègue affirme-t-il la chose sérieusement?
>
> M. CONMEE: Oui, je l'affirme très sérieusement, et je suis en mesure d'apporter les preuves voulues à l'appui.

Ceci se passait le 15 février dernier, à l'occasion de ce même projet de loi, et ce-

pendant l'honorable député affirme hautement aujourd'hui que la rivière Nipigon n'est pas un cours d'eau international, mais qu'en tant que cours d'eau navigable, elle devrait relever du parlement fédéral.

M. CONMEE: Que l'honorable députe me pardonne de l'interrompre. Il vient de dire que j'ai déclaré à la Chambre que la rivière Nipigon est un cours d'eau international.

M. BOYCE: J'ai relevé les paroles mêmes de l'honorable député dans le compte rendu des débats de la Chambre.

M. CONMEE: Peu importe les extraits du hansard que l'honorable député a cités. Je n'ai jamais fait cette déclaration. De plus, je ne trouve pas ces paroles dans le hansard. Le représentant d'Hastings a répété. . .

M. BOYCE: J'ai permis à mon collègue de me poser une question, non de prononcer un discours.

M. CONMEE: Si l'honorable député persiste à parler pour la galerie, il en est libre, j'imagine.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député ne devrait pas tenir ce langage.

Quelques VOIX: Rétractez-vous!

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je n'ai pas dit que l'honorable député devrait se rétracter. Il est permis au président de dire bien des choses. J'ai fait observer à l'orateur que son expression était inconvenante, mais il ne s'ensuit pas qu'il faille toujours retirer de semblables expressions.

M. BOYCE: L'honorable député me paraît fort chatouilleux. J'ai déclaré que je ne voulais pas être injuste à son égard et j'ai emprunté ses paroles au hansard; néanmoins, il élève la voix pour dire qu'il ne s'est pas servi de ce langage. Je lui indiquerai l'endroit—pages 1068 et 1069 de l'édition non revisée du 15 de février.

La première raison que l'honorable député a invoquée pour prétendre que c'est le parlement fédéral, seul, qui a juridiction sur la rivière Nipigon a été que cette rivière est un cours d'eau international—d'un caractère international — j'imagine qu'il parle de sa réputation. Ses observations de cet après-midi ont, à mon avis, fait justice de cet argument.

Il soutient maintenant que le Parlement doit avoir juridiction parce que la rivière Nipigon est un cours d'eau navigable. Je contredis cette assertion. Puis, admettant, pour les fins du raisonnement, que la rivière Nipigon peut passer pour un cours d'eau navigable pour les besoins du présent acte, je prétends que la législature d'Ontario a pleine et entière juridiction. Si j'examine un plan de cette rivière que j'ai sous les yeux, je constate qu'il y a des rapides près de son embouchure et que la rivière n'est navigable que sur une distance d'environ trois milles au-delà de ces rapides, alors qu'il y a d'autres rapides; c'est-à-dire que la rivière est navigable en ce sens que l'eau est assez profonde pour permettre à des bateaux de faire la navette entre ces deux endroits. De là en amont, elle n'est pas navigable d'aucune manière. Mais, que faudrait-il conclure, si nous admettions, pour les besoins du raisonnement que c'est un cours d'eau navigable à cause de ces deux ou trois milles qui séparent les deux rapides?

L'honorable député a cité copieusement et savamment le dossier d'un procès afin de démontrer que la juridiction d'une province prend nécessairement fin lorsqu'un cours d'eau est navigable. Pourtant, je dois différer d'opinion avec lui relativement à la cause même qu'il a citée. Il a lu un extrait d'une décision du comité judiciaire du conseil privé dans l'affaire des pêcheries, qui est rapportée dans les "Appeal bases of 1898", à la page 700. Lord Herschell est l'un des juges qui ont prononcé le jugement dans cette affaire et voici ce qu'il disait (page 714)—je prie le représentant de Thunder-Bay et de Rainy-River de bien réfléchir à cet extrait, car il a omis ce paragraphe en lisant le jugement:

> Lord Herschel a exprimé l'opinion que les dispositions de l'article 47 du chapitre 24 des Statuts refondus d'Ontario (1887) relevaient de l'autorité législative de la province, sauf en ce qui concerne le lit des ports et des canaux publics, s'il y en a de compris dans ces dispositions. L'article autorise le lieutenant-gouverneur à vendre ou à céder " les terres submergées dans les ports, rivières et autres cours d'eau navigables d'Ontario aux conditions qu'il a jugé ou qu'il jugera nécessaire d'imposer, mais de manière à ne pas nuire à l'usage d'un port comme port, ni à la navigation dans un port, une rivière ou autres cours d'eau navigables.

C'est là une partie des conclusions dans l'affaire des pêcheries. Nul effort d'imagination ne permet de déclarer navigable aucune partie de la rivière Népigon que l'honorable député se propose d'utiliser conformément aux dispositions du présent bill relatif à une compagnie de force motrice. Nul acte de la législation d'Ontario, accompli dans l'exercice de ses prérogatives législatives, ne saurait nuire à la navigation dans les eaux de cette rivière. L'honorable député doit donc comprendre que, puisqu'il n'y a aucune ingérence résultant de l'exercice des pouvoirs conférés à la législature provinciale, il n'y a pas de conflit de juridiction avec le Parlement fédéral, et que toute la question relève de l'autorité législative de la province.

D'ailleurs, il est pénible de le constater, l'honorable député a considérablement

changé de sentiment, même à cet égard; il a modifié son opinion, et je ne puis concevoir pourquoi il a changé son fusil d'épaule s'il croyait que l'opinion qu'il a exprimée aujourd'hui concordait si bien avec la dicision rendue par lord Horsehell et les autres juges du comité judiciaire dans l'affaire des pêcheries. La thèse qu'il a soutenue est conforme à l'interprétation qu'il a donné à cette décision lorsqu'il a prétendu que l'autorité législative passe au Parlement lorsqu'il s'agit d'un cours d'eau navigable et que les travaux projetés doivent nuire à la navigation.

Après avoir tout d'abord approuvé le jugement du comité judiciaire du conseil privé, après avoir dissipé une fois pour toutes tout doute quant aux intentions de leurs seigneuries, après avoir imposé au public sa manière d'interpréter leur pensée, bien qu'ils ne l'eussent pas formulée, mon honorable ami disait—je rapporte ses paroles parce qu'elles ont trait au sujet de la présente discussion. On les trouvera à la page 6683 de la version française du hansard du 30 juin, 1906:

La quantité des forces disponibles en faveur du côté canadien est une question qui, à mon sens, est du ressort exclusif, d'abord, du gouvernement de la province d'Ontario quant à l'usage du lit de la rivière à cette fin, et ensuite, du gouvernement fédéral quant à l'usage de l'eau, parce que c'est un cours d'eau limitrophe.

Est-ce bien ce que l'honorable deputé dit aujourd'hui?

M. CONMEE: Certainement. Je n'ai jamais prétendu que le Gouvernement provincial n'avait pas de droits. Mais je déclare que le présent bill n'empiète pas sur les droits qu'il peut avoir, soit à l'égard d'un cours d'eau limitrophe, soit d'un cours d'eau navigable.

M. BOYCE: Le passage que j'ai cité a trait à la rivière Sainte-Marie qui est incontestablement un cours d'eau limitrophe et qui, à cause de cela, relève du gouvernement d'Ontario, au dire de l'honorable député.

M. CONMEE: Aucunement.

M. BOYCE: L'honorable deputé disait:

La quantité des forces disponibles en faveur du côté canadien est une question qui, à mon sens, est du ressort exclusif, d'abord du gouvernement de la province d'Ontario quant à l'usage du lit de la rivière....

Mon honorable ami parlait de la rivière Sainte-Marie, qui est un cours d'eau limitrophe et navigable, et il déclarait qu'il fallait d'abord s'adresser au gouvernement de la province d'Ontario, parce que celui-ci est propriétaire du lit de la rivière.

M. CONMEE: Si l'honorable député se contente de citer mes paroles sans y rien ajouter, le comité le comprendra mieux.

M. BOYCE: Je prie mon honorable ami de ne pas m'enlever la parole.

M. CONMEE: Continuez à dénaturer les faits.

M. BOYCE: J'invoque le règlement. L'honorable député doit retirer ces paroles.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député n'a pas le droit d'accuser son collègue de dénaturer les faits et j'espère qu'il retirera l'expression.

M. CONMEE: Certes, nul n'est tenu de demeurer coi lorsqu'un autre dénature ses paroles.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député n'a pas le droit de gloser sur ma décision, mais il est tenu de retirer l'expression que j'ai déclarée imparlementaire.

M. CONMEE: J'ai déclaré que je ne me suis jamais servi des paroles que l'honorable député m'attribue et le règlement l'oblige à accepter ma déclaration.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député a le droit de donner une explication sur le rappel au règlement, mais il ne peut pas prononcer un discours, ni se livrer à de longs commentaires.

M. CONMEE: Je déclare que je ne me suis jamais servi du langage que mon collègue me prête. J'ai voulu le reprendre et il s'y est opposé. Je n'ai jamais fait usage de ces paroles ni soutenu la doctrine qu'il m'attribue.

M. LENNOX: L'honorable député a dit au représentant d'Algoma de continuer à dénaturer les faits.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: C'est l'expression que j'ai trouvée imparlementaire, et l'honorable député doit retirer le mot "vous", à l'adresse d'un collègue lorsqu'il devait s'adresser au président, et l'accusation de dénaturer les faits portée contre un membre de la Chambre.

M. CONMEE: Je m'incline devant votre décision, monsieur l'Orateur; mais je vous demanderai d'appliquer le règlement à tous les députés indistinctement. J'ai pris la parole pour déclarer que je ne m'étais pas servi de l'expression que mon collègue m'attribuait et il a persisté dans son affirmation sans être rappelé à l'ordre. Je demande qu'on lui applique le règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il est trop tard pour invoquer le règlement à propos de paroles qui ont été prononcées tantôt. Si j'avais entendu des expressions imparlementaires, j'aurais exigé qu'elles fussent retirées, mais on ne m'en a pas si-

gnalé. Je comprends que le représentant de Rainy-River a retiré l'expression que j'ai déclaré contraire au règlement.

M. BOYCE: Vous dites, monsieur le président, que l'honorable député a retiré l'expression. J'ai lu ses paroles telles qu'elles sont consignées dans le compte rendu des débats de la Chambre. Mon collègue a élevé la voix pour dire qu'il ne s'était pas servi de ce langage.

M. CONMEE: Je prie l'honorable député de retirer cette assertion. Je veux bien qu'il rapporte les paroles que j'ai proférées, mais je m'oppose à ce qu'il en dénature le sens. Je lui reproche de les mésinterpréter, et non de les lire.

M. BOYCE: Je disais que mon collègue avait alors trouvé à propos, à en juger par son langage, de prétendre que, dans la rivière Sainte-Marie, cours d'eau limitrophe et navigable, la quantité des forces disponibles en faveur du côté canadien était du ressort exclusif, d'abord, du gouvernement de la province d'Ontario quant à l'usage du lit de la rivière, et ensuite, du gouvernement fédéral quant à l'usage de l'eau.

Il ne pouvait se servir d'un exemple plus frappant, car s'il y a au Canada une rivière où serait justifiée l'intervention provinciale dans l'exercice de sa juridiction législative, ce serait bien celle-ci qui réunit les deux éléments que mon honorable ami a considérés séparément. De son propre aveu, mais contrairement à ce qu'il affirmait, il y a quelques jours, dans la discussion du même projet de loi, la rivière Népigon est un cours d'eau navigable, mais non pas international; tandis que la rivière au Pigeon est internationale, bien qu'il ne prétende pas, si je l'ai bien compris, qu'elle soit navigable.

M. CONMEE : J'ai prétendu que toutes deux étaient navigables.

M. BOYCE : J'ai dû alors mal interpréter les paroles de l'honorable député. Mais je dis qu'il a mis toute son habileté à prouver que dans le cas d'un cours d'eau international et navigable il faut s'adresser à la législature provinciale pour obtenir une concession quelconque d'énergie hydraulique. J'avoue donc que je partage son opinion telle qu'il l'a exprimée, et je dis que c'est là ce qu'il pense et ce qu'il doit penser.

M. CONMEE : J'attire de nouveau l'attention sur l'attitude de l'honorable député (M. Boyce). Dans les paroles qu'il a citées je prétendais que le gouvernement provincial avait la propriété, ou le contrôle si vous le préférez, du lit de la rivière. Malgré cela l'honorable député continue à me représenter sous un faux jour.

M. BOYCE : Ce n'est pas là ce qu'à dit l'honorable député (M. Conmee). Pour qu'il n'oublie pas les paroles que j'ai citées, je vais les lire de nouveau:

La question de la quantité d'énergie hydraulique disponible du côté canadien est, en premier ressort, entièrement sous la juridiction du gouvernement d'Ontario en ce qui concerne le lit de la rivière; puis elle tombe sous la juridiction de ce Gouvernement en ce qui concerne l'usage de l'eau, parce que c'est un cours d'eau international, et je crois qu'ils devraient s'assurer le consentement de ce Gouvernement.

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

Reprise de la séance.

M. BOYCE : Monsieur l'Orateur, lors de la suspension de la séance je discutais la question des eaux navigables au point de vue de la juridiction, ainsi que l'attitude de l'honorable député qui, appuyé par le ministre de la Justice, défend ce projet de loi et donne au gouvernement fédéral le droit d'intervenir où, d'après moi, la province d'Ontario a seule juridiction, comme toute autre province dans les cas de même nature. Si j'ai bien compris, le principal argument de mon honorable ami est que si les rivières Nipigon et Pigeon sont tant soit peu navigables, nulle entreprise pour la génération de l'énergie sur ces rivières ne peut tomber sous la juridiction provinciale et que toute entreprise de ce genre est "ultra vires" pour la législature. Je ne vois pas où réside la force de cet argument. Cette question a été décidée dans l'affaire des pêcheries et dans un autre cas que mon honorable ami doit bien connaître, celui de McMillan contre la South West Boom Company, tel que rapporté à la page 542 du deuxième volume de Cartwright. Cette décision comporte que le fait qu'une rivière est navigable ne la place pas sous la juridiction fédérale. C'est là la substance de la décision dans l'affaire McMillan et dans celle des pêcheries, ainsi que je l'ai démontré. A mon avis, elle est conforme aux vues exprimées par mon honorable ami lui-même il y a trois ans. Si je poursuivais l'argument que j'ai présenté avant la suspension de la séance, je ferais voir à mon honorable ami dans quelle position il s'est placé en préconisant ce principe.

Il demandait au Parlement d'admettre qu'un chemin de fer construit et administré par la province d'Ontario était d'intérêt général pour le Canada. Il se rappellera, comme se rappelleront aussi d'autres membres de ce comité, que la gauche s'y opposa fortement, prétendant que la déclaration que l'entreprise était à l'avantage général du Canada empiéterait sur la juridiction provinciale et priverait la province de certaines sources d'énergie hydrau-

liques à demi-developpées déjà. Voici quelle était la prétention de mon honorable ami à l'appui de sa mesure: Nous ne voulons pas nous emparer de vos sources d'énergie hydraulique et nous n'avons pas l'intention d'intervenir en ce qui les concerne. Si nous voulions intervenir, une raison nous en empêcherait—et vous trouverez cette raison dans la citation que j'ai faite des paroles de mon honorable ami—c'est que ces sources d'énergie hydraulique sont, d'abord, entièrement sous la juridiction de la province d'Ontario en ce qui concerne le lit de la rivière, puis, sous la juridiction de ce Parlement lorsqu'il s'agit d'un cours d'eau international. Maintenant mon honorable ami a dit que nous ne devions pas accorder ces pouvoirs à la législature d'Ontario, pour laquelle ils étaient *ultra vires*. Ma réponse à ceci est que mon honorable ami, jusqu'au 30 juin 1905, s'est toujours appuyé sur un autre principe. En consultant les statuts d'Ontario je découvre qu'en 1886, alors que mon honorable ami faisait sa première apparition dans la vie publique à titre de législateur, il présenta un projet de loi sous le titre de compagnie un projet de fer d'Ontario et de la rivière à la Pluie, chapitre 75 des Statuts d'Ontario, 1886, et je lui en recommande la lecture afin qu'il puisse constater quels pouvoirs étaient accordés à cette compagnie. C'était là un chemin de fer provincial qui devait avoir Portage-du-Rat pour terminus, et voici quels pouvoirs lui confère l'article 33:

La compagnie pourra, à tout endroit où le chemin de fer ou un de ses embranchements passera à moins de deux milles de cours d'eau navigables, acheter et détenir à titre de propriété absolue, et pour l'usage de la compagnie, des quais, jetées, bassins, terrains riverains et autres; et sur lesdits terrains et les eaux qui les arrosent elle pourra construire et ériger des élévateurs, entrepôts, remises à locomotives, hangars ,quais. bassins, jetées et autres constructions.

"Sur les eaux navigables" qui, comme le prétend mon honorable ami, tombent sous la juridiction exclusive de ce Parlement. Nous voyons donc mon honorable ami, au temps où feu sir Oliver Mowat était premier ministre d'Ontario, présenter et faire adopter un projet de loi accordant à cette compagnie l'exercice de maints pouvoirs sur les eaux navigables. Si je voulais multiplier les exemples je pourrais rappeler à mon honorable ami la loi constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Pacifique-Atlantique, la même dont nous parlions avant le suspension de la séance. L'article 6 de cette loi, chapitre 76 des Statuts d'Ontario de 1886, confère à la compagnie les pouvoirs suivants:

Acheter, louer ou acquérir, à tout endroit où le chemin de fer ou un de ses embranchements passe à moins de deux milles d'un cours d'eau navigable, des terrains suffisants pour l'usage de la compagnie, de son chemin de fer ou de ses navires naviguant en relation avec ledit chemin de fer, et la compagnie peut ériger des entrepôts, élévateurs, jetées, quais, gares, ateliers, et tous autres bâtiments nécessaires aux fins de la compagnie, et peut vendre et transporter tout terrain qui ne sera pas nécessaire pour lesdites fins.

Ces pouvoirs sont semblables à ceux accordés à la compagnie de chemin de fer d'Ontario et de la rivière à la Pluie. Mon honorable ami a admis qu'il avait été le promoteur de ce projet de loi. J'ai aussi constaté que, d'après l'article 1er, un certain J. Conmee est un des directeurs provisoires de la compagnie. Ainsi, mon honorable ami faisait donc. . .

M. CONMEE: C'était à quelle époque?

M. BOYCE: En 1886. . .

M. CONMEE: Bah!

M. BOYCE: Mon honorable ami nie-t-il que ce fût lui?

M. CONMEE: Non, je ne demandais que la date. Continuez; c'est parfait.

M. BOYCE: 1886. Ainsi, mon honorable ami, en 1886, dans la législature d'Ontario, un an après son entrée dans la vie publique, alors qu'il respirait innocemment pour la première fois l'atmosphère politique, avant qu'il ne se fût souillé au contact de diverses associations et dans diverses sphères d'activité . . .

M. CONMEE: Prenez garde!

M. BOYCE: Ce qu'il faisait alors comme promoteur d'un projet de loi établissant une compagnie dont il était lui-même un des directeurs provisoires, est exactement ce qu'il affirme maintenant que la législature d'Ontario ne peut faire, c'est-à-dire autoriser des travaux sur les eaux navigables. Une autre raison que donne mon honorable ami et sur laquelle a fortement insisté le ministre de la Justice, concerne le droit accordé à cette compagnie d'exporter l'énergie électrique. Je dois avouer que le ministre de la Justice a fait une assertion aussi étonnante que radicale en disant que du fait que la compagnie avait l'intention d'exporter aux Etats-Unis le surplus de l'énergie produite, la législature d'Ontario n'avait aucune juridiction en l'occurrence, mais que seul ce Parlement avait entière juridiction. N'étant pas absolument certain d'avoir bien compris le ministre de la Justice et désirant m'en assurer, je lui écrivis une note. Il lut ma question et me répondit dans l'affirmative. Voyons où cela nous conduit. Parce qu'un projet de loi donne à une compagnie le pouvoir d'exporter aux Etats-Unis le surplus de sa production, la législature d'Ontario est privée de juridiction. Qui peut empêcher toute compagnie

de ce genre de s'adresser à cette Chambre et, en demandant l'autorité d'exporter le surplus de sa production aux Etats-Unis, d'enlever ainsi à la province d'Ontario tout vestige de ses droits sur ses sources d'énergie hydraulique? Je suis d'avis que ce comité exigera du ministre de la Justice de plus sérieux arguments que celui-là. Au point de vue légal, cet argument ne me semble pas s'appuyer sur le bon sens, et ce n'est pas une opinion semblable à laquelle nous devions nous attendre de la part de l'honorable ministre. D'après moi, jamais on n'a donné de prétexte aussi mesquin qu'a donné le ministre de la Justice, dans son discours de cet après-midi, pour spolier les droits de juridiction du gouvernement d'Ontario en ce qui concerne cette question d'énergie hydraulique.

Je citerai maintenant quelques lois d'Ontario concernant la force motrice. Je mentionnerai en premier lieu la loi adoptée par la législature de cette province en 1898 au sujet des chutes d'eau. En vertu de l'article 8 de cette loi, le commissaire des terres publiques peut:

> Soustraire à la vente toute chûte d'eau ou privilège située sur les terres du Roi dans la province, de même qu'un morceau de terre y adjoignant et d'une étendue suffisante pour y construire des bâtiments et installation, aussi le droit d'ouvrir et d'utiliser tels chemins qui seront nécessaires à la circulation à ces chutes d'eau, privilège et morceau de terre; et il peut, sous l'autorité de règlements approuvés par le lieutenant gouverneur en conseil, spécifier les terres et conditions de vente, de location ou de développement de tels chûte d'eau, privilège et morceau de terre.

Cette loi fut promulguée le 17 janvier 1889. A cette époque, l'honorable député de Thunder-Bay et Rainy-River était un des partisans du gouvernement à la législature d'Ontario, et je ne me rappelle pas qu'il ait élevé la voix ou protesté bien vigoureusement parce que le gouvernement d'Ontario s'arrogeait ainsi l'autorité sur les eaux ou le lit des rivières. Nous trouvons encore dans l'histoire de la législation d'Ontario, une loi relative à la force motrice. Elle fut adoptée à la veille de la défaite du gouvernement libéral en 1903. C'est une loi autorisant la construction d'usines motrices par les municipalités, et la transmission, la distribution et la fourniture de l'énergie électrique ou autre force motrice. Je ne m'attarderai pas à la lire en entier, mais je prierai l'honorable député et le comité de remarquer l'étendue des pouvoirs conférés à la commission municipale en vertu de cette loi pour l'acquisition et l'exploitation des privilèges de force motrice. Puis, nous voyons que le Gouvernement actuel a fait adopter par la législature, en 1906, une loi connue sous le nom de chapitre 15 et intitulée " une loi concernant la transmission de l'énergie électrique aux municipalités ", autrement désignée sous le nom de la loi de la commission hydro-électrique. Elle déléguait à une commission le pouvoir d'examiner, d'étudier les chutes d'eau de la province d'Ontario, et de faire un rapport. L'article 11 de cette loi déclare:

> La commission pourra de temps à autre faire rapport au Gouverneur en conseil désignant tout tels terrains, privilèges hydrauliques et chutes d'eau, ou tous les terrains, les usines, les outillages et les installations, ou toute partie d'iceux possédés par toute compagnie ou particulier par droit d'achat, de location ou autrement pour le développement, l'exploitation ou l'utilisation de tout privilège hydraulique ou chute d'eau, ou pour la transmission de l'énergie ou force motrice électrique ou autre dans la province d'Ontario, qui devraient, dans l'opinion de la commission, être achetés, acquis, loués, pris ou expropriés, développés ou exploités ou utilisés par elle aux fins de la présente loi, ou peut désigner la quantité du produit de toute telle corporation ou personne développant de la force ou énergie motrice dans la province d'Ontario, ou achetant telle force ou énergie motrice dont ladite commission a besoin aux fins de la présente loi.

Puis, l'article 12 autorise le lieutenant-gouverneur en conseil à

> ....acquérir par achat, par bail ou autrement ou sans le consentement des propriétaires d'iceux ou des personnes intéressées, ou à pénétrer sur ou utiliser les terrains, les usines, les installations et la propriété de toute compagnie ou personnes possédant, utilisant et développant ou exploitant des terrains, de l'eau, des privilèges ou des usines, des installations ou des outillages pour le développement de tout privilège hydrauliques ou chute d'eau dans le but de produire la force ou énergie électrique, ou pour la transmission d'icelle dans la province d'Ontario, et à développer et fournir la force ou l'énergie électrique.

C'était une association absolue du pouvoir législatif de la province d'Ontario de traiter en matière de chutes d'eau, d'exercer son autorité sur ces chutes, de les exproprier ou de les administrer exclusivement dans la province d'Ontario et de fixer les tarifs. Le corps électoral de la province d'Ontario a approuvé cette politique, que le Gouvernement met aujourd'hui à exécution, au grand et perpétuel bienfait de la population. La commission hydro-électrique nommée par le gouvernement d'Ontario a fait un rapport spécial au sujet des forces hydrauliques d'Algoma, de la baie du Tonnerre et de la rivière à la Pluie. La chute d'eau dont il est ici question est spécialement mentionnée dans ce rapport comme faisant partie du programme du Gouvernement sur la force motrice. On peut voir à la page 17 de ce rapport ce que disent les commissaires sur les rapides à Cameron, précisément ceux qui sont visés dans le bill, d'après ce qu'a dit l'honorable député

au comité. Comment le Parlement pourrait-il, sans qu'il y ait un conflit d'autorité, autoriser une compagnie à utiliser cette chute d'eau?

L'article 8 du projet de loi dit que la compagnie peut

a) acquérir, développer, améliorer, mettre en service et exploiter des chutes d'eau; employer, fournir et vendre de la force hydraulique pour toutes fins et par tout moyen d'application quelconques; de convertir la force hydraulique ou autre en électricité, chaleur, lumière ou autre forme d'énergie, et d'en transmettre, d'en vendre ou d'en fournir l'usage d'une manière quelconque en tout endroit au Canada et aux Etats-Unis.

Cet endroit sur la rivière Nipigon est le même qui est mentionné dans le rapport de la commission hydro-électrique. Le dernier rapport de la commission sur les cours d'eau, une commission nommée par le Gouvernement fédéral, tend expressément à empêcher la concession des chutes d'eau, tant qu'une étude complète n'aura pas été faite sur leurs nombre et leur force.

Je compléterai mes observations par un extrait de journal sur une conférence des plus intéressantes que le professeur Shortt a donnée devant la Société canadienne des ingénieurs civils sur les " forces hydrauliques ". Le point capital de son étude est celui-ci: Gardez vos chutes d'eau, ne les donnez pas, ne les dissipez pas, car l'avenir de vos industries réside en elles.

Je me permettrai de citer l'extrait de la conférence du professeur Shortt, que je puise dans le " Citizen " du 5 avril dernier:

Il (le professeur Shortt) a dit que le public canadien commençait à réaliser que les ressources du pays s'épuisent rapidement, et que de ce réveil avait surgi un mouvement en faveur de la conservation des richesses naturelles. La récente conférence à Washington était un signe encourageant, et le document envoyé au Canada à la suite de cette conférence était très sage. Il était essentiel que l'idée de la conservation des ressources nationales émanât du sentiment populaire sur le continent. Le réveil complet de l'opinion publique devait s'ajouter aux démarches prises jusqu'à présent.

Les chutes d'eau du pays étaient d'une importance spéciale à cause des vastes perspectives économiques des régions arrosées du Canada.

Le professeur Shortt est une autorité sur les questions économiques et a consacré beaucoup de temps à l'étude de la question de nos ressources naturelles. Le développement industriel du pays sera retardé si le Gouvernement continue à aliéner nos chutes d'eau.

Un expert qu'un des comités de la Chambre a récemment assigné devant lui, a déclaré que la commission du Transcontinental national avait en vue l'électrolisation de cette partie de la ligne qui, précisément, traverse la région du Nipigon. C'est la partie de la ligne la plus dispendieuse à exploiter, où le combustible est le plus rare, la partie où les frais d'exploitation seront les plus lourds. Il est donc dans l'intérêt du public que ces frais soient réduits à leur plus simple expression. Mais si vous donnez à une corporation les plus grandes chutes d'eau de la région, les rapides à Cameron, quel avantage le public retirera-t-il de ces crutes? Où est pour le Transcontinental national la perspective de pouvoir, dans dix ou vingt ans, donner au public canadaien, sur cette partie de la ligne, construite pour lui et par lui, l'avantage d'une réduction du prix de l'exploitation de la ligne, qui sera énorme dans tous les cas?

L'avenir des villes sur les Grands lacs dépend de l'industrie manufacturière. De grandes fabriques s'y établiront sans doute, et bientôt peut-être. La houille naturelle à cet endroit est la houille blanche, produit des chutes d'eau que la nature a semées si abondamment dans ces régions; et si nous devons avoir sur les lacs de grands centres d'industrie, comme nous l'espérons tous, quelle meilleure impulsion peut-il y avoir à l'établissement prompt et facile de telles industries que la conservation des chutes d'eau qui serviront à actionner les turbines des fabriques? L'honorable député de Greynord (M. Middleboro) vient de me faire parvenir un extrait d'une conférence donnée au Canadian Club, à Ottawa, par M. Gifford Pinchot, et voici ce qu'il dit:

Le charbon sera épuisé vers le milieu du siècle prochain. Le minerai de fer de bonne qualité, le pétrole et le gaz auront disparu vers le milieu du siècle présent. L'érosion du sol par la dégradation qu'on aurait pu éviter facilement est incalculable. Les forêts ne produisent plus comme autrefois, tant s'en faut; sur chaque 1,000 pieds de bois debout dans les forêts, 310 pieds seulement sont livrés à la scierie. Les chutes d'eau raisonnablement accessibles aux Etats-Unis suffiraient à actionner tous les chemins de fer, les tramways, les installations d'éclairage et tous les métiers à tisser du pays. Si la houille venait à manquer tout d'un coup, les chutes d'eau pourraient la remplacer facilement. La commission de la conservation des ressources naturelles aux Etats-Unis a découvert que ces forces hydrauliques passaient rapidement en la possession des capitalistes de flair. A cette allure, la nation se trouvera, quand le charbon sera épuisé, à la merci du plus gigantesque monopole qui ait jamais existé. Car quand la houille aura cessé d'être l'agent ordinaire pour la production de la force motrice de l'éclairage et de la chaleur, il faudra avoir recours à la force hydraulique.

Voici, par un homme très au fait, un avertissement péremptoire au Gouvernement de cesser l'aliénation des chutes d'eau aux capitalistes et aux corporations.

Un mot maintenant sur l'attitude que prend le ministre de la Justice. Au cours de la présente session, l'honorable ministre

a déclaré dans un discours que son parti était le champion de l'autonomie des provinces. L'attitude qu'il a prise aujourd'hui offre un contraste avec cette déclaration, qu'il faut par conséquent mettre en doute. En réalité, il approuve tacitement la proposition de loi qui nous est soumise, laquelle soustrait à l'autorité législative de la province d'Ontario le lit de la rivière Nipigon, et une partie du lit de la rivière aux Pigeons. Cette détermination est basée sur la fiction de droit ou de loi suivante: premièrement, que ces cours d'eau sont navigables à ces endroits, et, deuxièmement, que l'énergie doit être exportée aux Etats-Unis dans les deux cas. Ces deux raisonnements peuvent s'appliquer à toutes les rivières, à tous les cours d'eau de la province d'Ontario. Si c'est à cause que la rivière Nipigon est navigable sur un parcours de deux milles, à plusieus milles en bas de l'endroit où la compagnie de l'honorable député propose de puiser son énergie, que le gouvernement fédéral réclame sa juridiction, comme pour la rivière aux Pigeons, la même fiction de droit peut s'appliquer à tous les cours d'eau de la province d'Ontario, car tous à un endroit ou à l'autre de leur cours sont navigables autant que la rivière Nipigon et la rivière aux Pigeons le sont d'après le raisonnement de l'honorable ministre de la Justice.

Ils n'ont aucune raison de refuser à aucune compagnie le droit de venir demander à ce Parlement des pouvoirs hydrauliques, sur un cours d'eau ou sur une rivière dans la province d'Ontario. Mon honorable ami a parlé du bill relatif à la Ontario and Minnesota Power Co. Si l'honorable député avait étudié soigneusement la situation avant de mentionner ce bill à l'appui de sa prétention, il aurait hésité. Voyons où cette prétention conduirait. Mon honorable ami prétend que le pouvoir appartient au parlement fédéral et que la législature d'Ontario n'a pas le droit d'accorder à la Ontario and Michigan Power Co. le privilège de posséder, contrôler, développer et exploiter les chutes d'eau des rivières Pigeon et Nipigon. Il cite le cas de la Ontario and Minnesota Power Co. qui en 1905 est venue demander à ce Parlement certains pouvoirs. Mon honorable ami était le parrain du bill, et certains pouvoirs furent accordés à cette compagnie à certaines conditions.

M. CONMEE: Non, je n'étais pas le parrain du bill, je l'ai combattu.

M. BOYCE: Le bill a été voté et certains pouvoirs ont été accordés sur un cours d'eau international. Mon honorable ami a cité ce bill comme un précédent autorisant celui qu'il nous demande de voter.

M. CONMEE: Je n'ai pas cité le bill de la compagnie Ontario-Minnesota, comme justification de celui-ci, mais comme un cas dans lequel la législature provinciale n'a pas protégé les intérêts du peuple.

M. BOYCE: Cette législation a été adoptée, et en 1906 nous voyons que cette compagnie demande à la législature d'Ontario de lui accorder le privilège dont mon honorable ami a parlé. Pourquoi cette compagnie, s'est-elle adressée à la législature d'Ontario après être adressée au parlement fédéral ?

M. CONMEE: Elle s'est adressée à la législature d'Ontario pour se soustraire aux obligations que le parlement fédéral lui imposait dans les intérêts du peuple.

M. BOYCE: J'accepte l'explication de mon honorable ami, mais je ne crois pas qu'elle le place dans une meilleure position. La compagnie s'est adressé à la législature d'Ontario parce que l'on prétendait qu'elle n'était pas liée par les restrictions imposées par le parlement fédéral, mais avait droit de les ignorer dans l'exploitation de ce pouvoir hydraulique. Voyons la loi provinciale qui a été accordée? L'article "A" accorde à la compagnie le droit de produire de la force motrice sur le côté canadien. Le paragraphe 2 dit que les usines devront être placées sur le côté canadien. Le paragraphe 3 établit la méthode à suivre dans le règlement des tarifs, ce qui place toute l'exploitation sous la juridiction de la législature provinciale. En réponse à mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox), l'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie a dit que le gouvernement d'Ontario avait usurpé la juridiction du parlement fédéral en adoptant ce bill.

M. CONMEE: Oui.

M. BOYCE: Il a dit, de plus, que la province d'Ontario n'avait pas le droit de passer cette loi. Le ministre de la Justice a prétendu la même chose. Si son argument s'appliquait à la Ontario and Minnesota Power Co. comme à la Ontario and Michigan Power Co., cette loi outrepassait la juridiction de la législature d'Ontario. Mais nous n'avons pas entendu parler que l'on se soit opposé à sa sanction. Mon honorable ami a-t-il fait aucune protestation à cet effet? Pourquoi n'a-t-il pas, avec toutes ses connaissances constitutionnelles, dit au ministre de la Justice que cette loi était "ultra vires", et que la province d'Ontario usurpait les droits du parlement fédéral? Je ne crois pas qu'il soit possible d'opposer à l'argument du ministre de la Justice une réponse plus concluante que celle que mon honorable ami lui a faite dans le cas qu'il a cité de la Ontario and Minnesota Power Co., parce que si l'argument du ministre de

la Justice et de mon honorable ami vaut quelque chose, la législature d'Ontario n'avait pas le pouvoir de voter cette loi, et on aurait dû refuser de la sanctionner. Cependant elle l'a été, et elle est restée dans nos statuts bien qu'elle soit reconnue comme une usurpation de la juridiction fédérale par le même ministre devant lequel elle est venue et qui devait décider si la législature d'Ontario avait le droit de la voter ou non. Il faut croire, conséquemment, que le ministre de la Justice a examiné la loi et a reconnu que le gouvernement d'Ontario avait juridiction sur les eaux d'une rivière internationale et navigable. Conséquemment, son action en la matière détruit sa prétention d'aujourd'hui.

Encore un mot. Je suis heureux de voir l'honorable premier ministre à son siège. L'honorable premier ministre a adopté pour politique la conservation de nos ressources nationales, mais la plus importante de ces ressources est notre force hydraulique. Va-t-il permettre, nonobstant les avertissements d'hommes comme le professeur et M. Pinchot, et les discours prononcés par le ministre de l'Agriculture, M. Fisher, permettre que l'on concède à des corporations particulières le contrôle des pouvoirs hydrauliques du pays, corporations qui par le fait auront un droit acquis au grand désavantage de la population en général, particulièrement dans l'avenir, lorsque notre nouvel Ontario sera en pleine floraison comme une rose. Quelle sera l'utilité de la commission que l'honorable premier ministre a nommé pour s'occuper de nos forêts, cours d'eau et pouvoirs hydrauliques, à moins qu'on ne lui soumette les questions du genre de celle-ci? Pourquoi ce bill n'aurait-il pas été renvoyé devant le comité? Je lui demande encore une fois de mettre à exécution sa politique de conservation et de se tenir fermement aux principes des droits provinciaux. Il y a ici un conflit très grave de juridiction auquel il ne peut pas échapper. Le gouvernement d'Ontario assume le contrôle de sertains pouvoirs hydrauliques dans certaines rivières et cours d'eau d'Ontario, et établit des règlements pour l'exploitation de ces pouvoirs hydrauliques et la fixation des taux que la compagnie aura le droit d'exiger. Cette politique est populaire et la population d'Ontario l'approuve. Ce bill ne peut être considéré autrement qu'une intervention directe et flagrante dans cette politique et une tentative d'enlever à la province d'Ontario la juridiction que lui donnent notre Constitution, nos lois et les règlements établis par les tribunaux et aussi les droits de propriété. Conséquemment, je dis à l'honorable premier ministre que j'espère sincèrement qu'avant qu'il permette l'adoption de ce bill, soit maintenant, par ce comité, ou avant qu'il passe en troisième lecture, qu'il posera avec soin ces deux questions: la question des droits provinciaux et la question de la conservation de nos ressources nationales naturelles, qu'il regardera dans l'avenir et qu'il empêchera d'adopter ce bill qui contient à mon avis des dispositions iniques extraordinaires et accorde des pouvoirs extraordinaires, d'être adopté.

M. LENNOX: On a discuté beaucoup sur ce bill qui mérite d'être étudié avec soin. Je ne crois pas devoir examiner la question de juridiction, toute intéressante qu'elle soit. Je crois qu'elle a été si bien exposée à la Chambre par les membres de la gauche qu'il est inutile d'argumenter plus longtemps. Naturellement, le discours très élaboré de l'honorable député qui propose ce bill, et (M. Conmee) m'a beaucoup intéressé. On aime toujours à l'entendre parler, surtout lorsqu'il discute des questions de loi. A ce sujet nous avons été particulièrement fortunés cet après-midi, parce que nous avons eu d'abord le discours savant et habile de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth) que je puis me féliciter d'avoir provoqué; nous avons eu ensuite le discours de celui que je crois pouvoir appeler le conseil junior, l'honorable député de la Baie-du-Tonnerre et la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee). Il est toujours intéressant de l'entendre discourir avec tant d'assurance sur des questions légales, surtout sur des questions plus difficiles que d'autres, telles que la question de juridiction entre les provinces et le Canada. Je regrette de ne pouvoir faire imprimer dans les pages du hansard une très jolie gravure que j'ai détachée l'autre jour du "Toronto Telegram", car elle expose parfaitement toutes les circonstances. Elle montre sur les tréteaux l'honorable député qui propose ce bill—sa ressemblance est excellente et tout le monde peut le reconnaître—dans une attitude éloquente, fortifié par un verre et un pot, contenant de l'eau je suppose, et se disposant évidemment à discuter la question aussi longuement qu'il a discuté cet après-midi ce point de loi. Sir J. P. Whitney est représenté au pied de ce Gammaniel, en bas de l'estrade. Il fait la réflexion, "Vous ne pouvez pas accorder de charte contrairement aux droits provinciaux". Sir J. P. Whitney n'a jamais été dans cette Chambre des communes, car il reconnaîtrait que cette charte limitait le pouvoir d'une façon très marquée, mais que nous avons le droit d'accorder et que nous accordons des chartes à l'encontre des droits provinciaux. Mais mon honorable ami de la Baie-du-Tonnerre et Rivière-à-la-Pluie, remet sir J. P. Whitney dans le droit chemin et explique la situation en quelques mots. Je puis dire que le ministre de la Justice

(M. Aylesworth) n'est pas placé aussi en évidence, mais sa ressemblance est excellente. M. James Conmee, J.P., M.P., répond à sir J. P. Whitney, à peu près sur le ton du discours qu'il a prononcé ici cet après-midi: "Si moi et mon honorable ami, frère Aylesworth, interprétons bien la Constitution, nous avons le droit d'accorder au premier venu une charte pour enlever la fournaise de votre cave, pour le bien général du Canada."

M. CALVERT: Est-ce de l'ironie?

M. LENNOX: Peut-être. Je n'en suis pas responsable. C'est un journal quotidien de premier ordre, l'"Evening Telegram" de Toronto qui parle ainsi.

M. CONMEE: Monsieur le président, j'appelle votre attention sur la conduite de l'honorable député (M. Lennox). Je ne crois pas, d'après la décision que vous avez rendue cet après-midi que mon honorable ami ait le droit de lire des articles de journaux attaquant des membres de cette Chambre.

M. LENNOX: Je puis dire. . .

M. CONMEE: J'ai soulevé une question de règlement.

M. LENNOX: Je suppose que j'ai le droit de parler sur cette question?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il existe une règle bien claire en vertu de laquelle j'ai donné ma décision cet après-midi. Je ne crois pas que la lecture de ce paragraphe soit désirable, mais je ne suis pas prêt à dire qu'il est injurieux et hors d'ordre, qu'il injurie l'honorable député (M. Conmee).

M. CONMEE: J'appelle votre attention sur ce langage. Je ne m'oppose pas à la caricature, mais le langage qu'elle reproduit tombe certainement sous la règle 19 comme sur les autres règles de cette Chambre, telles que je les comprends.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si j'étais convaincu que l'article contient quelque allusion dérogatoire à l'honneur de l'honorable député, je n'en permettrais pas la lecture. Mais il n'en est rien, à mon avis.

M. LENNOX: En réalité cela dégénère en parfaite comédie.

M. CONMEE: C'est mon avis.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il n'est pas permis d'appliquer à une procédure de cette Chambre l'expression "parfaite comédie".

M. LENNOX: Je retire l'expression: parfaite comédie. On rirait aux éclats, si pareille chose se passait en dehors de cette enceinte parlementaire. Mais il me sera bien permis de dire qu'il est possible de pousser à l'absurde cette manie de contredire sans cesse les déclarations présentées par les députés. Les observations que j'ai formulées au sujet de mon collègue (M. Conmee) ne sont pas de nature à froisser ses justes susceptibilités, à moins qu'il ne soit excessivement chatouilleux à l'endroit de son honneur. Je serais infiniment peiné d'avoir froissé mon collègue. J'en conviens, il témoigne les plus grands égards aux députés de la gauche, et j'aurais bien tort de chercher à lui créer quelque ennui. Il consentira bien, sans doute, à ce que je fasse quelques observations qui lui soient "spéciales", s'il préfère que je me serve de cette expression, sans qu'il faille attacher de sens inavouable au mot "spécial". A mon avis, l'importance de son projet de loi suffit pour obliger la députation a y apporter une attention toute spéciale.

Je n'entends pas discuter la question de juridiction. Mais je tiens à le déclarer catégoriquement, il importe d'étudier soigneusement cette mesure, au point de vue de l'opportunité. Si l'on admet que nous avons juridiction pour adopter cette mesure législative, comme l'a fait observer le ministre de la Justice cet après-midi, il reste une importante question à décider: celle de savoir s'il est judicieux, expédient, utile d'adopter cette loi et c'est à ce point de vue que je désire me placer pour discuter pendant quelques instants la question qui nous est soumise. Comme tous les corps législatifs, il nous arrive parfois de faire des actes peu judicieux. Je l'affirme nous ne saurions faire d'acte moins judicieux que d'adopter cette mesure législative, en nous plaçant au seul point de vue, de l'opportunité. Que faisons-nous, en effet?

Voici une compagnie qui a reçu la personnalité civile, non pas dans un but patriotique ni en vue du développement d'une partie quelconque de notre domaine national, mais qui a été constituée en corporation uniquement dans un but de spéculation et de lucre; or, nous accordons gratuitement à cette société le droit d'exploiter les rivières, d'utiliser l'énergie latente qui repose dans ces cours d'eau, les richesses énormes que ces forces hydrauliques assurent aux populations de la province d'Ontario et sans tenir compte du fait que le gouvernement Whitney a adopté un système tendant au développement de ces forces hydrauliques, au bénéfice du peuple dans toute l'étendue de la province d'Ontario; nous conférons à une société cette faculté dont elle pourra bénéficier elle-même exclusivement; bien plus, elle serait autorisée à exporter au moins la moitié de cette énergie, à son gré, dans le territoire d'une puissance étrangère, et au moyen de l'exportation de cette énergie, elle permettrait

à cette nation étrangère, de créer des institutions rivales aux Etats-Unis, au détriment du Canada: voilà ce que nous faisons. A ce point de vue, je m'opposerai de toutes mes forces à toute législation de cette nature.

Je suis en excellents termes avec mon collègue. Il est bien vrai que nous avons eu quelques légères passes d'arme et j'ai lu avec plaisir les comptes rendus graphiques qu'en a donné l'organe du ministre de l'Agriculture, le " Farmer "; j'y ai lu le récit des hauts faits de mon collègue et l'éclatant triomphe qu'il a remporté sur moi, l'autre jour. Quoi qu'il en soit, je ne nourris que des sentiments de bienveillance envers mon collègue; je m'efforce uniquement de protéger les intérêts des populations d'Ontario et du Canada. Nous allons transmettre à l'étranger une énergie qui est notre propre capital national, une énergie qui servirait au développement de nos propres industries nationales, fournirait de la main-d'œuvre à nos concitoyens, développerait des marchés auxquels tout le monde aurait accès au pays, tant le cultivateur que le boucher, le boulanger, l'artisan, sans compter l'emploi qu'obtiendraient les médecins et surtout cette classe si méritante de la société, les avocats; bref, il y aurait de l'emploi pour tout le monde; et tout en dépouillant notre propre pays, nous infligeons un double préjudice au pays, en édifiant des institutions rivales, de l'autre côté de la ligne. C'est bien là le comble de l'insanité.

Un collègue me disait, ce soir au cours de la conversation : Voyons donc, mais est-ce que par le passé, nous n'avons pas déjà fait la même chose? Oui, j'en conviens, nous avons déjà commis force sottises. Le rouge me monte au front, quand je me rappelle que tout en prêtant l'oreille au débat qui s'est déroulé sur le projet de loi auquel mon collègue faisait allusion, je l'ai laissé adopter, sans élever la voix contre son adoption, parce que j'étais convaincu qu'il me serait inutile de soulever d'opposition. Mais nous manquerions gravement à notre devoir en laissant passer sans protester d'autres projets de loi similaires. Voici l'attitude invariable que nous devons prendre à cet égard, et j'en appelle ici au premier ministre : il ne faut autoriser aucune corporation d'intérêt privé à développer l'énergie contenue dans nos rivières ni à exporter en territoire étranger cette grande source de richesse dont nous a doté la providence; d'où il résulterait que notre jeunesse serait forcée de s'expatrier et d'aller travailler à l'étranger, sans compter qu'il nous faudrait racheter les articles qui devraient être fabriqués dans notre propre pays.

J'en viens maintenant aux observations formulées au sujet de cette question, il y a un an ou deux, devant le Parlement. Bien qu'il convienne que nous formions notre propre opinion sur cette question, toutefois si nous tenons à ce que l'harmonie règne au pays pour le développement de nos ressources, le parlement fédéral doit viser autant que possible à coopérer à l'œuvre des assemblyées législatives des différentes provinces; il doit se garder de froisser ni leurs intérêts ni les objectifs qu'elles poursuivent. Or, le gouvernement d'Ontario a développé et appliqué un important système tendant à mettre au service des populations l'énergie qui est à l'état latent dans ces puissances hydrauliques. A l'époque où le Parlement canadien était saisi d'un projet de loi tendant à autoriser la compagnie de force de l'Ontario et du Michigan, il y a un an, M. Whitney présenta à la législature d'Ontario la résolution dont le texte suit. Après avoir cité les projets de loi, la résolution affirme:

Considérant que le projet tend à accorder à la compagnie, sans le consentement de la province, la faculté d'acquérir la propriété de précieux privilèges et de forces hydrauliques dont la province est propriétaire, et d'exporter d'Ontario l'énergie développée par ce moyen;

Que la législation projetée aurait pour conséquence d'empêcher la province d'utiliser, en conformité de son système bien établi, les précieux privilèges et les forces hydrauliques des rivières Pigeon, Nipigon et à l'Esturgeon, au bénéfice du public et d'accorder à la compagnie projetée la faculté d'exploiter ces forces et ces privilèges, à son bénéfice personnel;

Cette Chambre voit avec inquiétude les empiètements répétés que se permet le parlement canadien sur les libertés provinciales et les efforts qu'il tente pour soustraire à la juridiction et à la réglementation de la province des ouvrages de nature purement provinciale, et elle proteste énergiquement contre pareille initiative qui, de son avis, viole sinon le texte même, du moins l'esprit de la loi de l'Amérique septentrinoale britannique et ne respecte pas la pensée dont se sont inspirés les auteurs de cette loi;

Elle est, en outre, d'avis que la loi projetée serait une atteinte injustifiable et illégale, portée à la souveraineté territoriale de la province, ainsi qu'à la faculté exclusive qu'elle a de légiférer sous l'empire de la loi de l'Amérique britannique du Nord et cette Chambre proteste énergiquement contre la tentative de transformer en loi le projet de loi en question;

Cette Chambre déclare donc ici même qu'elle est prête et déterminée....

Un fait qu'il faut retenir ici, c'est que d'une voix unanime, libéraux comme conservateurs ont prêté leur appui à cette résolution.

Et cette Chambre déclare ici même qu'elle est prête et déterminée à accorder par tous les moyens constitutionnels et matériels en son pouvoir son appui au gouvernement d'Ontario dans l'adoption des mesures et des démarches qu'il pourra juger nécessaire de prendre, pour affirmer, maintenir et défendre la souveraineté législative et territoriale de la province contre toute atteinte et empiètement que pourraient se permettre le parlement et le gouvernement canadiens, et, au besoin, pour interjeter appel au parlement impérial, afin d'apporter à la loi de l'Amérique septentrionale britannique des modifications de nature à sauvegarder la souveraineté des provinces à cet égard.

Il a été décidé, cet après-midi, que nous n'avons pas la liberté dans cette enceinte, au bénéfice des honorables députés et dans le but de rafraîchir leurs souvenirs, certains extraits d'un article publié par la rédaction du "Globe". Mais il est un fait sur lequel il nous est impossible de fermer les yeux: c'est que la presse du pays et le "Globe", entre autres grands organes, voient avec alarme le Parlement fédéral, sous la direction du premier ministre, s'écarter de son programme primitif touchant les libertés provinciales et que les libéraux eux-mêmes envisagent avec un sentiment d'alarme l'attitude que le Gouvernement a adoptée à cet égard. Sans doute, nous n'avons pas encore de preuve d'une conversion aussi sincère et aussi complète que nous souhaiterions; cependant, je l'avoue avec bonheur, il y a quelques signes d'amélioration, de repentance de la part du Gouvernement dans la déclaration faite, cet après-midi, par le ministre de la Justice. Nous avons combattu avec toute l'énergie dont nous somme capables cette inique proposition incorporée dans nombre de projets de loi, déclarant, sans aucune preuve, sans argument probant, que pareille disposition législative tend à l'avantage du Canada. Je suis bien aise de voir que le ministre de la Justice aujourd'hui s'est rangé, dans une certaine mesure, à l'avis de l'opposition, en déclarant qu'il ne saurait prêter son appui à une disposition de cette nature, formulée en pareils termes. Quant à l'article 2, il affirme qu'on ne saurait affirmer que ce soit une disposition législative tendant à l'utilité générale du Canada et qu'il faudrait éliminer cet article. En 1905, sir Wm Mulock exprima devant cette Chambre des sentiments à peu près similaires, mais, je le dis avec regret, le Parlement a récidivé depuis cette époque. Voici les paroles prononcées par sir Wm Mulock:

A mon avis, l'observation formulée par l'honorable député mérite considération. Par le passé, le parlement canadien s'est trop volontiers permis de saisir et d'usurper la juridiction, en déclarant tels ouvrages d'utilité publique au Canada, sans s'être donné la peine d'aller aux recherches, pour s'assurer de la légitimité de cette déclaration.

Voilà ce que nous avons fait et on ne saurait concevoir d'attitude plus grosse de menaces pour les relations qui doivent exister entre les provinces et le pouvoir fédéral. On ne saurait concevoir de plus grave danger pour le pays dans son ensemble que cette attitude du parlement canadien, lorsque, au mépris des faits bien établis il s'empare arbitrairement et de vive force, de certains droits qu'il ne saurait revendiquer ni en justice ni en fait et cela en se contentant tout simplement de déclarer que telle entreprise est d'utilité publique au Canada. Nous allons éliminer cette disposition du projet de loi à l'étude.

D'un autre côté, je demande au Gouvernement au point où nous en sommes de la discussion, d'avoir un instant d'hésitation et de considérer s'il ne serait pas bon d'adopter un autre système en mettant de côté complètement tous les points de droits et en ayant en vue seulement les meilleurs intérêts du Canada, afin de conserver les ressources de nos grandes chutes pour développer notre industrie, pour alimenter et activer les entreprises qui se trouvent installées chez nous et aussi augmenter notre population et nos richesses. Je demanderai au Gouvernement s'il est sage ou pratique de permettre à une société particulière d'avoir la maîtrise de cette grande source de revenu, de l'exploiter et d'exporter l'énergie dans un pays étranger qui se trouve en rivalité avec les industries canadiennes?

M. BARR: Je n'ai pas l'intention, monsieur le président, de prendre le temps du comité par des observations nombreuses sur le sujet qui nous occupe, mais je ne voudrais pas qu'un bill comme celui-ci, que je considère d'une grande importance pour le pays, fût adopté sans une protestation publique de ma part, relativement à son intervention dans les droits de la province d'Ontario. Je ne crois pas qu'aucun membre de la droite ait prétendu que ce bill n'empiétait pas sur les droits provinciaux. J'ai été quelque peu surpris d'entendre le discours de l'honorable ministre de la Justice (M. Aylesworth). Ce dernier, brillant et puissant comme on s'attendait qu'il dût être et comme il a été en réalité, était bien fait pour impressionner le comité, mais je ne pouvais pas m'empêcher de remarquer qu'il hésitait et tournait d'un côté et de l'autre autant qu'il était possible de le faire.

Je ne crois pas que le ministre aimait beaucoup la tâche qu'on lui avait imposée de défendre un bill aussi injuste que celui-

là. Le seul argument qu'il ait présenté à l'appui de ce bill, c'est qu'il avait été adopté par le comité et il a dit qu'ayant été adopté par le comité, la Chambre devait aussi l'adopter. Je pense que c'est la doctrine la plus dangereuse que l'on puisse défendre. Ce serait une atteinte grave à l'indépendance de la Chambre, si nous devions admettre que tout bill qui a passé par le comité des chemins de fer ou par un autre comité doit être adopté par la Chambre dans la forme où il nous arrive du comité. Ce comité n'a pour but que de s'enquérir et de faire des investigations, mais il n'a jamais été entendu que l'examen d'un bill par le comité devait assurer son adoption par la Chambre.

Que s'est-il passé à propos de ce bill? S'il y a jamais eu un bill qui ait passé par le comité des chemins de fer et qui devrait être examiné avec le plus grand soin par la Chambre, c'est certainement le bill que nous discutons maintenant. Certains membres du comité prennent un vif intérêt aux bills qui leur sont présentés, mais je suis peiné de dire—et je ne parle pas pour un côté de la Chambre ou pour l'autre—qu'il y a une grande quantité de votes disponibles quand on en a besoin. Lorsqu'un bill est présenté et qu'il y a quelque difficulté à le faire adopter par le comité et par la Chambre, on bat le rappel pendant un certain temps pour remplir les sièges d'arrière du comité—le fumoir—et il en résulte que lorsque l'heure du vote arrive ces députés sont prêts à donner leur voix, bien qu'un grand nombre ne connaissent rien des mérites ou des démérites du bill. Ce bill est un de ceux pour lesquels on a battu le rappel ouvertement et d'une façon plus générale que pour aucun autre bill qui a ét éprésenté au comité durant cette session.

Quand ce bill était en discussion devant le comité des chemins de fer, au moment où nous signalions les parties injustes qu'il renferme, nous n'avions qu'à jeter un coup d'œil autour de nous pour voir le nombre qui pouvait voter contre nos objections, en dépit des arguments dont nous nous servions, en dépit de la position que nous prenions sur cette grande question que nous considérons de la plus grande importance. C'est dans ces circonstances que nous n'avons pas insisté pour obtenir un vote au comité. Nous avons dit: laissez le bill suivre son cours, et qu'ils en portent la responsabilité. Nous pouvions à peine présenter une observation parce que nous ne parlions pas depuis cinq minutes sans qu'on fasse derrière nous un tel bruit que nous ne pouvions pas être entendus. C'est pourquoi nous avons laissé passer le bill et non pas parce que nous avons cru que ce n'était pas une mesure injuste. Nous pensions que lorsque le bill viendrait à la Chambre il y aurait un réveil de ceux qui en étaient les promoteurs, et qu'il ne serait pas possible que la mesure soit adoptée.

Le bill n'est pas aussi injuste maintenant qu'il l'était au comité. A ce moment, nous étions convaincus que c'était une tentative si flagrante de violer le principe des droits provinciaux qu'il ne pourrait pas être adopté par la Chambre, mais nous admettons volontiers que l'amendement qui a été proposé lui a fait subir une petite amélioration. Pourtant, le bill est un de ceux qui ne devraient pas être adoptés. Nos énergies électriques font partie des plus grandes ressources naturelles que nous ayons. Nous n'avons qu'à prévoir le moment où nos chutes d'eau remplaceront ce qu'aucune autre ressource ne pourrait nous fournir dans ce pays. C'est un fait bien connu que les incendies détruisent d'année en année nos forêts et que notre provision de charbon commence à diminuer dans les Provinces maritimes. Dans ces circonstances, je crois qu'il serait très malheureux de nous déposséder de nos ressources naturelles.

En jetant un coup d'œil sur l'histoire parlementaire du Canada et sur celle de la province d'Ontario, je crois que mon honorable ami le député de Thunber-Bay et Rainy-River (M. Conmee) sera de mon avis si je dis que relativement à ces ressources naturelles mon honorable ami a figuré en bonne place non seulement dans cette Chambre, mais dans la législature provinciale . Je me souviens bien qu'à la fin de la session de 1904 une discussion vive s'est élevée relativement aux chutes de Kakabeka quand mon honorable ami et ses partisans ont obtenu le droit d'exploiter cette chute. Nous pensions que c'était injuste et déloyal et il n'y a pas de doute qu'à ce moment l'action de mon honorable ami a aliéné un grand nombre de votants. La responsabilité de ce Gouvernement qui finissait semblait reposer sur mon honorable ami et il était abandonné aussi bien par ses anciens partisans que par les conservateurs. Le résultat est que l'autorisation donnée deux ans auparavant fut retirée et que la compagnie est passée aujourd'hui sous la direction d'autres personnes. Maintenant, nous constatons que mon honorable ami suit une voie toute différente.

M. CONMEE: Je soulève une question de règlement. L'honorable député déclare ou insinue que j'étais une des personnes intéressées dans ce bill de la Kaministiquia Power Company. L'honorable député, devrait retirer cette affirmation. Je n'ai jamais eu aucun intérêt direct ou indirect dans cette compagnie de force.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Cela ne peut pas être appelé une question de rè-

glement, c'est plutôt une explication personnelle. Mais je dois dire à mon honorable ami qui a la parole qu'il est désirable qu'il s'en tienne aussi étroitement que possible à l'article 1er, la demande d'autorisation de la compagnie.

M. BARR: Je crois que mon honorable ami avait à sa charge le bill de la Kakabeka Company; il avait du moins, certainement, un de ceux qui ont été adoptés quelque temps auparavant.

M. CONMEE: Mon honorable ami se trompe; j'étais opposé au bill.

M. BARR: La question des forces hydro-électriques a été vivement discutée dans le passé et c'est un sujet sur lequel nous devrions témoigner d'une certaine prudence. Il est important d'examiner s'il est de l'intérêt du pays que la province ait la maîtrise des chutes d'eau. Il devrait sembler, si l'on s'en rapporte au succès qu'a obtenu le gouvernement d'Ontario dans le développement des chutes pendant les dernières années, qu'autant que possible nous devrions laisser la maîtrise à la province. Le résultat des dernières élections provinciales d'Ontario démontre que le public de cette province approuve complètement le système adopté par le gouvernement provincial pour développer les chutes et pour maintenir les droits provinciaux. Dans les premiers temps du gouvernement de sir Oliver Mowatt, le parti libéral se proclamait le champion des droits des provinces. Nous avons aujourd'hui dans Ontario un gouvernement qui a suivi constamment le même système et qui défend les droits de la province contre toute atteinte d'empiètement.

Je crois qu'il ne sera plus possible de dilapider nos biens naturels et de nous dépouiller de ces grandes ressources que nous tentons ce soir de conserver. Il semble qu'il soit injuste pour le gouvernement fédéral de s'efforcer d'empiéter sur les droits des gouvernements provinciaux. Quant à moi, je pense qu'un grand nombre de ces questions, qui peuvent de temps à autre donner naissance à des frictions, devraient être référées au conseil privé pour que les droits du gouvernement fédéral et ceux des provinces puissent être définis d'une façon plus exacte. En même temps, un avocat capable pourrait représenter devant le comité le gouvernement d'Ontario et exprimer les objections de ce Gouvernement relativement à ce bill, car il est évident que ce Gouvernement considère cette question, comme étant de la plus grande importance. Je suis donc d'avis qu'en adoptant ce bill nous n'agirions pas dans les meilleurs intérêts du pays. J'espère que le Gouvernement étudiera avec le plus grand soin cette question et que la Chambre repoussera le bill.

M. J. D. REID: Je désire protester contre l'adoption de ce bill. Sans doute, il est bon que plusieurs de ces bills privés soient adoptés et je suis heureux de dire que dans les comités ils sont presque toujours étudiés d'une façon complètement indépendante de la question de parti. Les députés de l'un ou l'autre parti sont d'opinion différente et, règle générale, les bills sont étudiés équitablement. Mais quand ce bill a été présenté au comité, il a semblé immédiatement que parce qu'une opposition était soulevée par les membres de la gauche, cela devait être considéré comme une mesure de parti et le whip du parti libéral a aussitôt réuni les députés libéraux pour voter et faire de cette question une simple affaire de parti. Je pense que c'est injuste et je crois que ce bill aurait dû être étudié d'après son mérite.

Il y a deux rivières dont il est fait mention dans ce bill, les rivières Pigeon et Nipigon. Il y a quelque raison de dire que la rivière Pigeon est un cours d'eau international, mais la rivière Nipigon est entièrement dans la province d'Ontario.

Quand ce bill est venu devant le comité, il n'y avait aucune députation de Port Arthur ou de Fort-William ou d'aucune autre localité pour presser l'adoption de ce bill comme une mesure nécessaire au développement de cette région du pays. Si ce bill est adopté vous donnerez à cette compagnie le pouvoir d'endiguer les rivières Pigeon et Nipigon, c'est-à-dire que vous lui accorderez pour toujours la maîtrise de ces deux rivières, parce que toute autre personne qui tenterait de les endiguer serait tenue à des dommages. Il me semble donc absolument déraisonnable que le Parlement, même s'il en a le droit, puisse, par une loi, abandonner une ressource aussi importante quand il n'y a aucun besoin de le faire en ce moment. Le bill propose d'accorder à la compagnie le droit de transporter de l'autre côté de la frontière la moitié de la force qu'elle pourra développer. Cela veut dire qu'elle peut exporter plus de la moitié de sa force parce que le bill prévoit aussi qu'elle pourra refuser de fournir à quiconque une quantité inférieure à 500 chevaux. Un grand nombre d'établissements manufacturiers emploient une certaine quantité d'ouvriers, mais n'emploieront pas plus de 200 ou 300 chevaux de force. Cette disposition est comprise dans le bill simplement, je crois, pour permettre à cette compagnie d'exporter plus de la moitié de sa force, de l'autre côté de la frontière.

S'il avait été prescrit dans le projet de loi que toute l'énergie devrait être utilisée au Canada si c'était possible, je m'opposerais moins à son adoption. En ce qui regarde les droits, certaines provinces règlementent étroitement les tarifs, fixant un droit maximum pour l'utilisation de l'énergie obtenue d'aucune des chutes d'eau

qu'elles concèdent. La question de l'utilisation de ces chutes d'eau est devenue d'une telle importance pour le Canada, que nous devons éviter avec soin de concéder ces privilèges à la légère. En conséqence, le Gouvernement devrait hésiter à permettre l'adoption de ce projet de loi dans le cours de la présente session. Ce n'est pas la première fois qu'il est délibéré, et il n'y aurait pas de mal à ce qu'il fût renvoyé à la prochaine session. Au fur et à mesure du développement du pays, si l'on juge nécessaire dans l'intérêt de cette région de conférer à cette compagnie ou à une autre le droit d'exploiter des chutes d'eau à des conditions justes, raisonnables et avantageuses pour le public canadien, la députation y consentira unanimement, pourvu que l'intérêt public soit protégé et l'énergie distribuée pour le plus grand avantage de cette partie du Canada que nous sommes désireux, j'en suis sûr, de voir se développer le plus rapidement possible.

M. W. R. SMYTH (Algoma-est): En ma qualité de représentant de cette région sous le nom de nouvel Ontario, je tiens à enregistrer mon protêt contre l'adoption de ce projet de loi. Si tous les membres de la députation étaient aussi bien au courant des besoins de cette vaste région que le sont certains des membres de la gauche, ils y réfléchiraient à deux fois avant de permettre l'aliénation, au profit de compagnies particulières, de nos vastes chutes d'eau qu'il importe de conserver dans l'intérêt à la fois de la province et du Dominion. Le gouvernement de l'Ontario a jugé opportun, aiguillonné par les représentants du nord de l'Ontario, de réserver ces chutes d'eau pour le public; et je ferai observer que la députation toute entière de cette partie de la province est ministérielle, comme résultat sans doute de la circonstance que je viens de dire. La Chambre ne l'ignore pas, la partie septentrionale de l'Ontario est considérée aujourd'hui comme l'appoint le plus important dans l'actif de la province, comme le grand trésor national, suivant l'expression de l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce), comme la grande réserve de bois et de minéraux; et se rendant compte que le seul moyen d'exploiter ces grandes ressources c'est l'utilisation de ces chutes l'eau, le gouvernement de l'Ontario s'est attaché ces années dernières à les conserver jalousement. A mainte et mainte reprise des particuliers ont demandé sans succès la concession de chutes d'eau; et certaines concessions qui avaient été faites il y a nombre d'années, à des compagnies constituées sous l'empire de l'ancienne loi de la province, ont été révoquées par le Gouvernement dans l'intérêt public, et on ne permet plus l'aliénation d'aucune chute d'eau en faveur de compagnies d'intérêt privé.

Je ne suis pas aussi bien préparé que certains honorables députés préopinants à discuter la question des droits provinciaux et des droits du Dominion à cet égard. L'honorable représentant d'Algoma-ouest, qui est très au courant de la question, l'a traitée à fond, de même que d'autres de nos honorables collègues. Je tiens particulièrement à protester contre tout projet d'aliénation de nos chutes d'eau au détriment du public. Je fais appel au très honorable premier ministre pour qu'il voie à ce que nos chutes d'eau soient préservées dans l'intérêt public, suivant le programme adopté par le gouvernement de l'Ontario. Ce Gouvernement n'a pas agi avec précipitation, mais seulement après mûre réflexion et à la suite de nombreuses discussions devant la législature locale et dans les comités, et à la suite d'une lutte désespérée, pour ainsi dire, faite par l'honorable représentant de la Baie-du-Tonnerre et de la Rivière-à-la-Pluie (M. Conmee). Ce n'est pas ici le premier projet de loi contentieux que l'honorable député ait soumis à notre Parlement. Jadis, à la législature locale, toutes les fois que le nom de l'honorable député figurait au dos d'un projet de loi, nous savions qu'il y aurait lutte, car toujours nous croyions voir anguille sous roche, et par prudence nous étouffions le projet dans l'œuf. C'est ce qui se produit encore dans le cas actuel, si je ne me trompe, et il serait dans l'intérêt de la population de l'Ontario et du Canada généralement de ne pas permettre l'adoption de la mesure. Je prie le très honorable premier ministre de voir à protéger les intérêts de l'Ontario en particulier et du Canada généralement, en refusant de permettre l'adoption de ce projet de loi.

M. SPROULE: Je lis au feuilleton les titres de nombre de bills qui ne sont pas contentieux et dont la délibération pourrait se faire en assez peu de temps; et comme il semble que la présente mesure doive soulever une longue discussion, je me demande s'il ne serait pas opportun que le comité levât sa séance, fît rapport de l'état de la question et demandât la permission de siéger de nouveau, afin de nous permettre de délibérer les autres projets de loi.

M. CONMEE: L'honorable député s'éloigne de la question dont la Chambre est actuellement saisie.

M. SPROULE: Oui, je demande que le comité lève sa séance et fasse rapport de l'état de la question afin de nous permettre

d'expédier de la besogne en nous occupant d'autres projet de loi qui ne sont pas d'un caractère contentieux et dont la délibération se ferait sans difficulté, pour ensuite reprendre l'examen de la présente mesure. Je propose cette solution au très honorable leader de la Chambre et j'aimerais à connaître sa réponse.

M. FOWKE: Il m'est très agréable....

M. SPROULE: Le très honorable premier ministre aura-t-il l'obligeance de me répondre?

Sir WILFRID LAURIER: C'est un nouveau membre qui a la parole et nous devrions lui prêter l'oreille.

M. FOWKE: Il m'a été très agréable d'entendre l'honorable député préopinant (M. Reid) rendre hommage à l'esprit qui anime les délibérations des divers comités de cette Chambre; et il me fait plaisir aussi de constater que lui, membre important de la gauche, a donné un magnifique exemple à cet égard. Dans les divers comités il s'est montré entièrement exempt de tout préjugé de parti dans l'examen des questions qui nous ont été soumises. Mais c'est avec peine que je l'ai entendu déclarer en terminant que les membres du comité chargé de l'examen du présent projet de loi avaient été tenus en lisière par le whip du parti ministériel, et que la délibération s'en était faite au point de vue du parti. Or, monsieur le Président, je me trouve à faire partie de ce comité, et je suis aussi député ministériel, mais je prétends n'avoir pas, dans la circonstance, été tenu en lisière par le whip du parti. J'y suis allé pour entendre discuter le pour et le contre de la question et suivre les dictées de mon jugement. J'ai appuyé la mesure devant le comité, pour quelle fut envoyée devant la Chambre et délibérée, et j'ai informé son promoteur là et alors que je me réservais le droit d'agir comme bon me semblerait lorsque le projet de loi aurait été délibéré dans cette enceinte. J'ai prêté une oreille très attentive au plaidoyer fait devant le comité par M. Bladstock, représentant le gouvernement de l'Ontario; et si je me rappelle bien, il ne différait guère du raisonnement que nous a fait cet après-midi l'honorable ministre de la Justice. Celui-ci nous a dit que probablement la question de compétence devrait être soumise au conseil privé avant que la question pût être définitivement et nettement réglée. Cependant, ce n'est pas tant la question de compétence qui m'inquiète quand je me dis plutôt porté à voter contre ce bill. Ce projet de loi confère de vastes pouvoirs d'expropriation sur les ressources de la province. Il est un autre aspect de la mesure que je condamne et que je condamnerai toujours obstinément, la concession à perpétuité des richesses naturelles de notre pays. Cette raison me suffirait entre bien d'autres pour m'engager à voter contre ce bill. Je ne retiendrai pas la Chambre bien longtemps; mais je tenais à donner les raisons de mon attitude. Je me propose de voter contre le projet de loi sous sa forme actuelle pour deux raisons: la première, c'est qu'il aliène à perpétuité certaines ressources naturelles de notre pays; la seconde c'est qu'il confère des droits d'expropriation d'intérêts appartenant à la province d'Ontario, droits qu'il ne faudrait pas à mon avis conférer.

Sans doute, à l'heure actuelle de forts volumes d'eau restent inutilisés; et peut-être que pour le moment le présent projet de loi aurait un bon effet en opérant la distribution de ces chutes pour le bénéfice de divers groupes de population au Canada et aux Etats-Unis. Je ne m'oppose pas à ce que temporairement cette énergie soit transmise à l'étranger, si le besoin s'en fait sentir, et si cela profite à notre pays; mais d'autre part, je vois venir le jour où en toute probabilité nous aurons besoin de cette énergie dans les limites de notre pays et où nous éprouverons beaucoup de difficulté ayant résolu d'exploiter directement, à faire reconnaître nos prétentions de ceux qui auront engagé un demi-million de dollars en installations électriques. Il pourrait en résulter des difficultés internationales. En tout cas, le placement de sommes considérables donnera naissance à des droits et intérêts acquis dont il sera très difficile de nous défaire, et je crois qu'il vaut beaucoup mieux empêcher une telle situation de se produire.

M. J. D. REID: Pour faire cette déclaration je me suis appuyé sur un article du " Globe " de Toronto.

M. ARTHURS et M. SPROULE demandent tous deux la parole.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député de Parry-Sound a la parole.

M. SPROULE: Me permettez-vous, monsieur le président, de fournir une explication. J'ai voulu adresser la parole au comité sur le sujet du projet de loi, mais avant de soumettre mes observations, j'ai cru devoir poser une question au très honorable premier ministre. Si j'ai repris mon siège, c'est simplement parce qu'il a exprimé le désir de me voir céder la parole à un nouveau député.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable représentant de Parry-Sound a la parole et dès lors l'honorable député n'a pas le droit de parler au président.

M. ARTHURS: Je ne me propose pas de discuter la question constitutionnelle, qui a été assez bien tirée au clair, mais je tiens à déclarer qu'une loi comme celle dont on demande l'adoption va, j'en suis convaincu, produire la plus grande confusion, notamment dans toute la partie septentrionale de l'Ontario, et surtout si on la vote pour les raisons invoquées par l'honorable représentant de la Baie-du-Tonnerre et de la Rivière-à-la-Pluie. La principale raison invoquée par l'honorable député c'est que toute rivière navigable, ainsi que les chutes d'eau s'y rattachant, relève de l'autorité du gouvernement fédéral, et que toute rivière navigable sur une partie quelconque de son cours est une "rivière navigable" suivant sa définition.

Si nous acceptons cette définition, nous trouverons dans Ontario beaucoup de rivières qui sont navigables sur un plus long parcours que la rivière Nipigon. Il y a, par exemple, la Maganatawan qui est navigable sur un parcours de cinquante milles, à différents endroits.

Si l'honorable député a raison quand il dit que le parlement fédéral a seul juridiction pour concéder des pouvoirs hydrauliques sur les cours d'eau navigables, ceux qui sont installés sur les bords de la Maganatawan et y possèdent de grands établissements sont là illégalement. L'honorable député de la Rivière-à-la-Pluie a même appliqué le cas à une compagnie de Niagara; il prétend qu'elle existe illégalement parce qu'elle détient sa charte de la législature d'Ontario.

Le principal argument du ministre de la Justice, c'est que cette compagnie doit avoir une charte fédérale parce qu'elle entend transmettre de l'énergie à un pays étranger. Il serait tout aussi logique de dire qu'une compagnie qui voudrait utiliser une chute d'eau pour fabriquer le bois ou de la farine destinée à l'exportation, devrait aussi avoir une charte fédérale.

L'honorable député d'Algoma-est (M. Smyth) a déjà dit que ces chutes du nord d'Ontario sont presque inconnues de la grande majorité des membres de cette Chambre, et que le temps sera bientôt venu, s'il n'est pas déjà arrivé, où il sera absolument nécessaire de conserver ces chutes pour la population de la région qui en aura besoin pour l'exploitation des mines et des industries qui ne manqueront pas de s'y établir. La politique du gouvernement d'Ontario est de ne concéder ces pouvoirs hydrauliques que pour de courtes périodes, quand il s'agit de chutes pouvant développer plus de 75 chevaux-vapeur; et dans tous les cas, il se réserve le droit de les reprendre, en aucun temps. Je crois que la vraie raison pour laquelle on s'adresse à ce Parlement, pour faire adopter ce bill, c'est cette politique du gouvernement d'Ontario. Les promoteurs de cette entreprise ont vainement travaillé à obtenir une charte du gouvernement provincial et on nous demande en quelque sorte de passer outre à la décision de la législature.

M. SPROULE: Monsieur l'Orateur, je dois d'abord remercier l'honorable premier ministre du dédain qu'il affiche pour les propositions que je lui ai soumis.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce de moi que l'honorable député veut parler?

M. SPROULE: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Si je n'ai pas répondu à la proposition de mon honorable ami, ce n'est pas par manque de courtoisie, mais bien parce que j'ai compris que plusieurs autres députés désiraient prendre la parole et que je ne voulais pas les priver de l'occasion,—surtout les nouveaux députés—d'exprimer leur manière de voir sur cette question. Quant à la proposition de lever la séance du comité avec permission de siéger de nouveau, j'y suis assez favorable. Nous avons consacré six ou sept heures à la discussion de ce bill et nous avons retardé l'adoption de plusieurs autres; s'il est évident, d'après les dispositions de la Chambre que l'honorable député (M. Conmee) n'a guère de chance de faire adopter le bill ce soir, si toutefois il le fait adopter, car les opinions paraissent très partagées.

Par conséquent, je lui conseillerais de consentir à ce que la séance du comité soit levée, pour que nous puissions passer aux autres travaux de la Chambre.

En attendant permettez-moi une remarque qui aidera peut-être à éclaircir la situation. Ce bill, d'après ce que je comprends a été minutieusement étudié par le comité des chemins de fer. En règle générale, et en tant que je suis responsable des travaux de la Chambre, j'ai toujours cru de mon devoir d'appuyer, autant que possible, les décisions de ce comité. Nous n'y sommes pas tenus par une loi stricte; les députés ne sont pas obligés d'abdiquer leur propre jugement quand le comité des chemins de fer a parlé; mais j'ai toujours considéré que lorsqu'un comité a discuté une question importante et a pris une décision, cette décision doit être ratifiée par la Chambre, à moins de graves raisons au contraire.

Dans le cas actuel il existe de graves raisons pour mettre en question la décision du comité. On a soulevé la question de judiriction. L'honorable député de Greynord (M. Middleborough) a exposé avec beaucoup de vigueur que cette Chambre n'a pas juridiction, et que la législature pro-

vinciale a seule le droit d'agir dans l'instance. L'honorable ministre de la Justice a soutenu avec non moins de vigueur que non seulement cette Chambre à juridiction, mais qu'à son avis, elle a une juridiction exclusive. Mais, en même temps, l'honorable ministre déclara franchement qu'il ne faisait que donner son opinion personnelle. Il a expliqué que les avis sont grandement partagés sur ce point, mais qu'il croit que ce Parlement possède une juridiction exclusive. Dans un cas comme celui-là, je serais disposé à suivre l'avis du ministre de la Justice, mais là n'est pas le nœud de la question.

L'important n'est pas de savoir si c'est ici ou à Toronto que réside la juridiction, mais s'il y a dans ce bill quelque chose qui puisse porter atteinte aux attributions de la législature ou du gouvernement de la province. Pour moi c'est le seul point important.

L'article 2 contient une disposition que nous connaissons bien et je dois dire à l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) qu'elle n'a pas été inventée par le parti libéral; c'est une relique des anciens jours et, comme pour beaucoup d'autres reliques, nous avons peut-être tort de ne pas nous en débarrasser. Quoi qu'il en soit, nous pouvons convenir l'un et l'autre, que cet article pourrait être éliminé du présent bill.

Mais toute la discussion de cet après-midi a roulé sur un seul point et c'est que le droit d'exproprier les chutes d'eau appartient à la législature provinciale, et que l'article qui confère ce pouvoir à la compagnie devrait être rayé du bill. Je crois que si ces deux articles étaient modifiés, le bill ne rencontrerait plus d'opposition.

Pour ma part, j'y verrais une autre objection dont je dirai un mot. J'ai été particulièrement frappé par les remarques de plusieurs députés des deux partis, et surtout par celles de l'honorable député d'Algoma-est (M. Boyce). Il ressort de ces remarques que la politique du gouvernement d'Ontario consiste à se réserver à lui-même l'exploitation des chutes et de refuser de les concéder à des compagnies privées. Or, si nous adoptons ce bill, nous gênons l'application de ce principe, et comme les droits provinciaux ont toujours été pour moi, une chose sacrée, je dis que bien que nous ayons peut-être le pouvoir de méconnaître ces droits, il convient de demander au promoteur du bill de réfléchir et de dire s'il serait à propos d'exercer ce pouvoir.

L'autre objection au bill, dont j'ai parlé, il y a un instant, se trouve à l'article 13 qui est ainsi conçu:

> La compagnie doit à toute époque être prête à fournir, pour être utilisée au Canada, la moitié de toute la force dont elle aura alors développé la production.

C'est-à-dire que l'énergie développée est partagée en deux parties, une moitié pour l'exportation et une moitié pour être utilisée au Canada. Je serais disposé à aller plus loin et je dirai que si nous adoptons ce bill nous devrions réserver pour la consommation locale, non la moitié mais la totalité de l'énergie développée.

M. CONMEE: Avec la permission de l'honorable premier ministre je ferai observer qu'il y est pourvu par l'article 15. Les opérations de cette compagnie soumises aux dispositions de la loi concernant l'exportation de l'électricité et de l'énergie et le gouvernement fédéral serait en tout temps autorisé à intervenir.

Sir WILFRID LAURIER: Si c'est là l'intention des auteurs du bill, je le dirais clairement en déclarant que les dispositions relatives à l'exportation de l'électricité, sur le Niagara, s'appliqueront sur la rivière Nipigon. Par conséquent, si le bill doit être adopté, il faudrait le modifier de manière à prévenir tout conflit entre ses dispositions et celles de la loi mentionnée à l'article 15. De plus, il existe une grande divergence d'opinion au sujet du pouvoir d'expropriation. A tout prendre, puisqu'il paraît impossible d'en finir ce soir, je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport et soit autorisé à siéger de nouveau.

(La motion est adoptée et rapport est fait de l'état des travaux.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF A UN BREVET DE LA COMPAGNIE "SUBMARINE."

La Chambre passe à la discussion en comité général sur les articles du bill (n° 77) concernant un brevet de la compagnie "Submarine."

Sur l'article 1er.

M. J. D. REID: Pourquoi la compagnie demande-t-elle une prorogation du délai?

M. PROULX: Elle n'a pas acquitté les droits.

M. J. D. REID: Le Gouvernement va-t-il prendre pour règle de renouveler les brevets, uniquement parce que les propriétaires n'ont pas acquitté les droits? De cette manière, tous les brevets en vigueur dans le pays pourraient être renouvelés, à l'expiration des délais. Les premiers détenteurs de ce brevet en ont bénéficié pendant un certain nombre d'années et aujourd'hui les droits ne sont pas acquittés, ils demandent un renouvellement.

Je suppose que la question relève du département de l'Argiculture. Je n'ai pas

d'objection particulière contre ce bill, mais il pourrait servir de précédent qu'on invoquerait pour faire renouveler un nombre indéfini de brevets. Le Gouvernement devrait faire une déclaration et dire s'il entend renouveler un brevet uniquement parce que le détenteur a négligé d'acquitter les droits. La compagnie en question savait parfaitement à quelle époque elle devait acquitter ces droits.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): L'honorable député s'est adressé à moi, comme étant le ministre chargé d'administrer la loi des brevets. Je ne connais pas les détails de ce bill.

M. J. D. REID: Depuis combien de temps ce brevet est-il expiré?

M. PROULX: Depuis 1906.

L'hon. M. FISHER: Je crois que le bill a été approuvé par le comité des bills d'intérêt privé dont je ne suis pas membre. Le sous-commissaire des brevets se présente ordinairement devant le comité et donne des explications sur chaque bill. Nous recevons souvent des bills de cette nature, grâce bien souvent à la négligence des avocats des porteurs de brevets. Bien souvent le retard n'est que de quelques semaines ou de quelques mois, et il serait sévère d'en punir l'inventeur. Mais dans le cas actuel, le délai me paraît expiré depuis beaucoup plus longtemps. Je ne puis que supposer que le comité des bills d'intérêt privé a obtenu des explications qui lui ont permis d'adopter le bill et de le renvoyer devant la Chambre.

A première vue il ne paraît pas appartenir à la catégorie des bills ordinaires que le comité des bills d'intérêt privé étudie et recommande à la Chambre d'adopter. Il y a longtemps j'ai déjà eu l'occasion de m'élever devant le comité contre cette coutume trop fréquente de renouveler les brevets annulés par suite du défaut d'acquittement des droits. Mais le comité a décidé, peut-être avec raison, que lorsque le détenteur du brevet n'était pas en faute, ou que la négligence est peu importante, il serait trop rigoureux d'annuler définitivement un brevet, et que l'obligation d'obtenir un bill du Parlement, et d'en payer la façon, est une punition suffisante. Dans beaucoup d'autres cas, le sous-commissaire s'est présenté devant le comité et a expliqué la règle du département de manière à engager le comité à repousser le bill.

M. GEO. TAYLOR: Si le ministre veut lire l'article 2, il verra que le comité des bills d'intérêt privé a imposé une restriction en disant que quiconque a commencé la fabrication de ces articles depuis l'expiration du brevet, pourra continuer à les fabriquer.

L'hon. M. FISHER: Cette restriction se trouve dans tous les bills de cette nature pour protéger les droits depuis l'expiration du brevet. Toutefois, la seule raison que nous aurions de traiter ce bill différemment des autres de même nature, ce serait le temps considérable qui s'est écoulé depuis l'expiration du brevet. Cependant le comité a dû obtenir des explications qui lui ont permis de faire un rapport favorable; autrement il l'aurait probablement rejeté.

M. SPROULE: L'honorable député qui s'est chargé du bill devrait nous donner les explications qui ont été fournies au comité.

M. PROULX: Des explications complètes ont été données au comité et il n'y a eu aucune opposition. L'avocat des promoteurs a expliqué que personne au Canada ne fabrique les articles que ce brevet est destiné à protéger. Ces appareils sont très dispendieux et les promoteurs ont déjà dépensé $100,000 dans l'entreprise. Ce brevet a été transporté trois fois et c'est probablement ce qui explique pourquoi les droits n'ont pas été acquittés.

M. WRIGHT: Je vois par le préambule que ce brevet a été accordé le 12 novembre 1900, de sorte qu'il est maintenant vieux de neuf ans.

M. PROULX: Mon honorable ami fait erreur; le brevet est accordé pour une période de six ans.

M. WRIGHT: C'est la date du brevet?

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. WRIGHT: Je considère que si les droits n'ont pas été acquittés, il n'existe pas de raison suffisante pour engager la Chambre a accorder une prorogation du délai.

L'hon. M. FISHER: Les droits ont été acquittés pour les six premières années. La coutume est de payer les droits de six années, au moment où le brevet est accordé; à l'expiration, on acquitte de nouveau les droits pour une autre période de six ans, et une troisième fois pour une autre période de six ans. Ce brevet fut valide pendant les six premières années. Les droits non acquittés ne couvrent qu'à peine un peu plus de deux ans.

M. WRIGHT: Si le brevet date de neuf ans et si personne n'a encore commencé la fabrication de ces appareils, il me semble inutile de demander le renouvellement du brevet. La Chambre ne se montre pas assez sévère dans ces questions de prolongement de délai. Parce que ce bill a été approuvé par le comité des bills d'intérêt

privé, ce n'est pas une raison pour qu'il soit adopté par la Chambre. Beaucoup de députés ne font pas partie de ce comité. Si quelqu'un d'entre nous connaît bien l'affaire et est en état de donner de bonnes raisons pour que la Chambre accorde cette prorogation de délai, il devrait nous les donner. Si l'honorable député qui a déposé le bill ne connait pas de raison plausible, d'autres en connaissent peut-être. On me dit que plusieurs députés peuvent donner des explications satisfaisantes et de nature à engager la Chambre à accorder le renouvellement demandé.

M. GOODEVE: A titre de membre du comité des bills d'intérêt privé, je puis expliquer que le comité a approuvé ce bill à l'unanimité pour la raison suivante: ce brevet se rapporte à la fabrication d'un brise-roche subaquatique,—un instrument de grandes dimensions; le promoteur a expliqué pourquoi on a laissé expirer les délais, sans acquitter les droits. La compagnie avait dépensé beaucoup d'argent à construire des modèles et à en expliquer le mécanisme. On opère au moyen d'une tour.

Il ne s'exécutait pas au Canada de travaux assez importants pour motiver la construction des machines nécessaires et leur importation en ce pays. On fit observer qu'à moins d'une certaine somme de protection, nul ne les construirait parce qu'elles coûtaient fort cher et que les occasions de les utiliser étaient assez rares. Je n'ai aucun intérêt dans l'affaire, et c'est en ma qualité de simple membre du comité que j'expose les raisons qui nous ont fait adopter le projet à l'unanimité.

M. LENNOX: Si le ministre juge qu'il y a lieu de voter le projet de loi, je ne m'y opposerai pas.

L'hon. M. FISHER: Je ne sais absolument rien de ce projet de loi, si ce n'est ce que l'on vient d'en dire; mais je n'ignore pas qu'il est d'usage, en pareil cas, que le comité des bills privés prenne l'avis du commissaire des brevets, et comme il conseille à la Chambre d'adopter le bill, j'en conclus qu'il n'y trouve rien à reprendre.

M. LENNOX: Je ne prends pas la parole dans le but d'entraver l'adoption d'un projet qui est peut-être absolument irréprochable—cela le ministre le sait certainement mieux que moi. J'aimerais savoir quel est l'objet de la compagnie en faisant voter ce bill. La loi des brevets ne renferme-t-elle pas une disposition portant que si l'article breveté n'est pas fabriqué dans un délai déterminé, le brevet devient nul et l'invention tombe dans le domaine public? Quel serait l'effet de cette disposition dans le cas actuel?

L'hon. M. FISHER: En 1900, je crois, le Parlement a modifié la loi des brevets en prescrivant qu'il serait loisible de soustraire à l'effet de la disposition relative à la fabrication dans le délai de deux ans, les brevets concernant des articles qui ne peuvent ni se fabriquer aisément, ni se tenir en magasin ni se mettre en vente comme les objets ordinaires. A en juger par la description qui nous en faite, le brevet qui nous occupe appartiendrait à cette catégorie-là. Il se peut que la compagnie ait demandé à se prévaloir de cette disposition de la loi des brevets dès qu'on lui eût accordé son brevet. Il s'agit vraisemblablement d'un article qui ne se doit fabriquer que sur commande; c'est peut-être à cette circonstance qu'il convient d'attribuer le retard apporté à l'acquittement des droits, et c'est peut-être aussi à cause de la demande dont l'article est devenu l'objet que le breveté demande à être rétabli dans ses droits.

M. J. D. REID: Je ne sais rien des dispositions de ce projet de loi, mais je sais que la Chambre, il y a déjà bien longtemps, s'est fortement opposée à cette manière de renouveler les brevets, et décidé que lorsque le breveté ne se conformait pas aux prescriptions de la loi, le brevet tombait dans le domaine public. J'avais moi-même déposé un projet pour obtenir la prolongation d'un brevet au nom d'un de mes électeurs, quand le montant du droit à acquitter avait été expédié la veille de l'expiration du délai et, pour une raison quelconque, était parvenu au département vingt-quatre heures en retard. On ne voulut pas accepter le paiement du droit, et avant d'amener sir John Thompson à consentir au renouvellement, il fallut lui prouver que le montant du droit avait été mis à la poste la veille. On a vu d'autres cas semblables.

Dans le cas actuel, le brevet est déchu depuis plus de trois ans; le rétablir, ce serait créer un précédent dangereux. J'ai prévenu le ministre, s'il lui plaît de créer un précédent, en permettant l'adoption de ce projet, qu'il en assume la responsabilité.

L'hon. M. FISHER: Il y a bien des années, j'étais de l'avis de l'honorable député et m'opposais au rétablissement des brevets. Cet usage s'est implanté en ces dernières années, et il ne se passe plus de session que la Chambre ne soit saisie de quelque projet de loi de cette nature, mais je ne me rappelle pas que la déchéance ait jamais duré aussi longtemps que dans le cas actuel.

M. SPROULE: Je me rappelle certain cas où la déchéance avait duré deux ans.

L'hon. M. FISHER: Le brevet en question m'est complètement inconnu. Aux termes de l'article dont j'ai parlé, l'article doit être fabriqué au Canada, si toutefois on le fabrique. S'il fait l'objet d'une demande quelconque en notre pays, on ne peut donc pas l'importer. Je présume que le comité des bills privés a dû trouver quelque excuse à la longueur du délai; s'il ne l'a pas fait, je conviens volontiers que la Chambre ne devrait pas rétablir le brevet après un si long retard.

M. HENDERSON: J'étais présent lorsque le comité rejeta sans pitié un bill concernant le renouvellement de certain brevet d'invention. A sa prochaine séance, le comité sera encore saisi d'un autre projet de loi semblable qui donnera lieu à une chaude discussion. Je ne connais pas les faits de l'affaire qui nous occupe, mais il me semble difficile d'agréer une demande et d'en refuser une autre.

Le ministre ferait bien, ce me semble, de permettre que l'adoption de ce projet de loi soit différée jusqu'à ce que le comité des bills privés ait pris une décision à l'égard d'autres projets de loi de même nature, afin qu'on ne puisse pas se prévaloir du cas présent comme d'un précédent. Je fais cette observation par mesure de précaution à l'égard du vote que je devrai donner lorsqu'un autre bill sera mis à l'étude.

L'hon. M. FISHER: Ce n'est pas la première fois qu'il nous arrive d'être appelés à rétablir un brevet d'invention parce qu'on a négligé de verser le montant du droit. Il faut juger chaque brevet d'après son propre mérite, et c'est au comité des bills privés qu'appartient ce soin; or, le comité ayant conclu à l'adoption du projet de loi, je suis enclin à abonder dans son sens. S'il venait à rejeter un autre bill, je respecterais son attitude, et si le bill était ramené devant la Chambre à la faveur d'un autre mode de procédure, je me verrais obligé de le combattre.

Dans le cas actuel, il s'agit d'un bill aussi anodin que satisfaisant; c'est du moins ce qu'en disent certains membres de la Chambre. Personnellement, je n'en sais rien. Que le comité des bills privés ait rejeté certains projets de loi, il ne s'ensuit pas que nous devions repousser celui-ci.

M. SPROULE: J'ai assisté à plus d'un débat sur des bills de cette nature devant le comité des bills privés, et nous avons toujours eu pour règle de ne pas rétablir de brevet avant de nous faire donner de bonnes et valables raisons pour en excuser la déchéance. Règle générale, le coupable est l'avocat qui, chargé du soin de renouveler le brevet, néglige de le faire. Nous avons cru prudent d'insérer dans tout projet de loi de cette nature une disposition qui protège ceux qui ont commencé à fabriquer l'article en leur reconnaissant le droit de continuer à le fabriquer. Depuis que nous avons pris cette détermination, je crois que l'on a jugé chaque cas d'après son propre mérite.

Eu égard à la nature du brevet, étant donné que si l'article est fabriqué au Canada, il devra l'être sur les lieux où on l'utilisera, et qu'il n'est guère probable qu'on le fabrique autrement que sur commande, je considère que nous avons toute raison, dans le cas actuel, d'adopter le projet de loi. Pour ma part, je n'y trouve aucun inconvénient.

M. J. D. REID: A l'entendre, le ministre ne sait jamais rien d'un projet de loi tendant au rétablissement d'un brevet d'invention tant que la Chambre ne s'en trouve pas saisie. Lorsque la Chambre met à l'étude quelque projet de loi concernant un autre département, il me semble que le sous-ministre y a l'œil et qu'il tient le ministre au fait de ce qui se passe afin que son chef soit parfaitement renseigné .

L'hon. M. FISHER: L'honorable député ne m'a pas entendu. J'ai dit qu'il est d'usage que le commissaire des brevets assiste aux séances du comité pour fournir les renseignements nécessaires au sujet de tout projet de loi de cette nature. Il ne manque jamais de me signaler un bill comportant un empiétement sur un brevet quelconque, mais il s'abstient d'appeler mon attention sur les bills ordinaires. Comme il ne m'a pas parlé de celui-ci, j'ai dû croire qu'il l'a jugé satisfaisant.

M. J. D. REID: Ne devrait-on pas soumettre au ministre tout projet de loi concernant son département? Dans le cas actuel, il s'agit d'un bill tendant au rétablissement d'un brevet frappé d'invalidité depuis trois ans. C'est un précédent que l'on crée. Je défie le ministre de me citer un seul cas semblable; et cependant, il prétend qu'il n'a jamais entendu parler de ce projet de loi avant ce soir. C'est singulier. S'il tient à l'adoption du bill, je ne m'y opposerai pas.

M. JOSEPH TURCOTTE (texte): Monsieur le président, je fais partie du comité des bills privés, et quand ce projet de loi est venu devant le comité, nous avons longuement discuté le principe de ce bill. Voici ce qui est résulté de cette discussion. Nous nous sommes informés afin de savoir si, par le renouvellement de ce brevet, nous ne causerions pas un préjudice à quelqu'un.

Nous voulions savoir si ce brevet, obtenu il y a quelques années—en 1900 je crois—n'était pas, en quelque sorte, tombé dans le domaine public, c'est-à-dire si d'autres compagnies ou individus ne s'étaient pas prévalus de la même invention et n'avaient mis dans le commerce ici, au Canada, des articles similaires. Il nous a été répondu que personne ne s'était prévalu du fait que ce brevet était tombé dans le domaine public. Par conséquent, personne ne pouvait souffrir de ce renouvellement.

Nous avons décidé, dans ces circonstances, que ce renouvellement équivalait à une demande originaire du brevet.

Personne ne s'étant prévalu de cette découverte et des produits similaires n'ayant pas été mis sur le marché, nous avons considéré cette deuxième demande comme une première demande.

Il y a eu de la discussion contradictoire. L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames), qui est ici en ce moment, pourra donner des renseignements à la Chambre, s'il le désire, parce qu'il a pris part à cette discussion. Il a été décidé que cette demande de renouvellement était *bona fide*, et que nous devions l'accorder dans une circonstance comme celle-là vu qu'il n'y avait aucune opposition.

Subséquemment une autre demande du même genre a été faite, mais alors, c'était au sujet d'explosifs, et nous avons répondu: cette même invention dont vous demandez le renouvellement du brevet est actuellement sur le marché, et ce serait faire un dommage considérable à ceux qui exploitent cette invention, que de vous accorder ce même privilège, voici la différence.

Comme conséquence, dans un cas, nous avons accordé le renouvellement et dans l'autre nous l'avons refusé.

(Il est fait rapport du bill.)

M. PROULX propose la 3e lecture du projet de loi.

M. HENDERSON: L'honorable député ferait bien, je crois, de différer la troisième lecture jusqu'à la prochaine séance où les bills d'intérêt privé viendront en délibération.

M. PROULX: Pourquoi?

M. HENDERSON: Pour laisser aux membres de la Chambre le temps d'étudier le projet de loi. Au comité, il a donné lieu à une longue discussion. L'honorable député n'y perdra rien; son bill sera adopté sons plus de retard.

M. PROULX: Les amendements ne portent que sur des erreurs d'écriture.

M. SPROULE: C'est un bill rapporté avec modifications, du moment que quelqu'un s'y oppose, il ne peut passer immédiatement par la formalité de la 3e lecture.

M. l'ORATEUR: A la prochaine séance de la Chambre.

3e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 82), déposé par M. Beattie, concernant la Monarch, compagnie d'assurance contre l'incendie;

Le 2e (n° 95), déposé par M. Lachance, constituant en corporation les Royal Guardians;

Le 3e (n° 114) (D), provenant du Sénat, constituant en corporation la British Colonial, compagnie d'assurance contre l'incendie;

Le 4e (n° 115) (U), provenant lu Sénat, relatif au divorce de Victor-E. Blackhall;

Le 5e (n° 116) (V), provenant du Sénat, relatif au divorce d'Annie-L. Coltman;

Le 6e (n° 118) (H) provenant du Sénat, concernant la banque anglo-canadienne et continentale.

2e LECTURE

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 140) (S), provenant du Sénat, concernant la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique;

Le 2e (n° 141) (DD), provenant du Sénat, concernant la compagnie du chemin de fer Radial du Manitoba;

Le 3e (n° 142) (F), provenant du Sénat, constituant en corporation le conseil d'administration de l'Armée du salut au Canada;

Le 4e (n° 143) (KK), provenant du Sénat, relatif au divorce de Mildred-Gwendolyn Platt Patterson;

Le 5e (n° 144) (LL), provenant du Sénat, relatif au divorce de Charles-Bowerbank Lowndes;

Le 6e (n° 145) (MM), provenant du Sénat, relatif au divorce d'Isaac Moore.

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de lever la séance.

M. SPROULE: C'est demain, j'imagine, que sera fait l'exposé de la situation financière?

Sir WILFRID LAURIER: Oui.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et dix minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 20 avril 1909.

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

DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances propose que la Chambre se forme en comité pour étudier les voies et moyens applicables aux subsides à accorder à Sa Majesté.

—Il est d'usage quand on fait l'exposé budgétaire, d'examiner séparément trois exercices financiers : d'abord, l'exercice expiré, dont les comptes ont été déposés devant le Parlement selon le cours ordinaire, puis l'exercice courant ou, comme c'est le cas cette année, l'exercice expiré depuis quelques jours mais dont les comptes n'ont pas été clos, et, enfin, les perspectives que peut offrir l'exercice prochain.

Les comptes relatifs au dernier exercice ayant été soumis au Parlement il y a déjà quelque temps, la plupart des honorables députés intéressés ont dû y jeter un coup d'œil. Cependant, comme il est toujours bon de signaler les principaux points de ces états de comptes dans l'exposé budgétaire afin de faciliter les renseignements, Je vais y appeler l'attention de la Chambre. Les résultats des opérations de l'exercice 1907-1908, c'est-à-dire de l'année expirée le 31 mars 1908 n'ont pas été bien différents de ceux qui avaient été prévus dans le dernier exposé budgétaire. Je m'attendais que nous aurions un revenu de $96,500,000; nous en avons eu un de $96,054,505.81, soit $445,494.19 de moins que je n'avais espéré. Toutefois, j'avais compté sur une dépense de $77,500,000 imputable sur le fonds du revenu, mais cette dépense a été de $76,641,451.59, soit $858,548.41 de moins qu'il n'avait été prévu. La diminution de la dépense a été plus que suffisante pour compenser celle du revenu, et il en résulte, en définitive, un excédent de $19,413,054.22, au lieu de l'excédent prévu, qui devait être de $19,000,000.

FONDS CONSOLIDÉ, 1907-1908.

—	Actuel.	Prévu dans l'exposé budgétaire du 17 mars 1908.	Plus élevé qu'on ne l'avait prévu.	Moins élevé qu'on ne l'avait prévu.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Revenu	96,054,505 81	96,500,000 00	.....	445,494 19
Dépense	76,641,451 59	77,500,000 00	.....	858,548 41
Excédant	19,413,054 22	19,000,000 00	413,054 22	

L'avant-dernier exercice financier comprenait neuf mois; il ne conviendrait donc pas d'établir une comparaison entre cet exercice et le dernier. Cependant, il importe peut-être de signaler les sources de revenu indiquées dans les comptes de cette année-là:

Sources de revenu, 1907-8.

Douanes	$57,543,811 25
Accise	15,782,151 68
Postes	7,107,886 86
Terres fédérales	1,883,619 88
Chemins de fer	9,534,596 20
Divers	4,202,439 94
	$96,054,505 81

Il faut bien remarquer que le revenu des douanes a été le plus considérable que nous ayons jamais eu. Je suis heureux de pouvoir déclarer, en outre, que ce revenu si considérable provient de l'imposition d'un tarif douanier moins élevé que tous les précédents, comme le fait voir la comparaison suivante:

Taux moyens de droits de douane.

	Taux moyen sur importations imposables.	Taux moyen sur marchandises imposables et admises en franchise.
1896	29:974	19:129
1897	29:967	18:613
1908	26:582	16:480

Il me fait plaisir de constater surtout que le revenu des postes a augmenté d'une façon continue. Les opérations de ce département pour l'année 1907-1908 ont donné un excédent de $1,101,957.12. Je suis certain que la Chambre admettra avec moi l'excellence de ce résultat, surtout si elle tient compte du développement considérable qui s'est opéré dans le service, de la réduction du tarif postal et du fait que, jusqu'à ces dernières années, les affaires de ce département accusaient un déficit extraordinaire et grevaient constamment le budget.

J'ai traité jusqu'à présent des dépenses

imputables sur le fonds consolidé; il faut y ajouter, cependant, les dépenses considérables qui sont connues sous le nom de dépenses imputables sur le capital et de dépenses spéciales. Afin de faciliter les renseignements, j'ai fait un état établissant le chiffre de ces dépenses pour l'année:

Dépenses imputables sur le capital, et dépenses spéciales.

Dépenses imputables sur le capital.

Chemin de fer transcontinental national	$18,910,253 58	
Chemins de fer	4,761,299 54	
Canaux	1,723,156 07	
Travaux publics	2,969,049 08	
Terres fédérales	768,243 94	
Milice	1,297,904 65	
		$30,429,906 86

Dépenses spéciales.

Subventions aux chemins de fer	$ 2,037,629 30	
Primes	2,787,354 21	
Frais d'administration	682,337 91	
		$ 5,507,321 42
Total		$35,937,228 28

Une grande partie de ces dépenses imputables sur le capital et de ces dépenses spéciales a été effectuée à même le revenu, au moyen de notre excédent de $19,500,000. Si l'on déduit du total de ces dépenses, à savoir: de $35,937,228, l'excédent de $19,413,-054, le versement de $2,234,263 comme fonds d'amortissement et un faible remboursecourant. Que l'on me permette d'établir ment de $910, soit, en tout, $21,648,228, on voit que l'augmentation de la dette nette, le 31 mars 1908, était de $14,288,999.88, bien que nous ayons dépensé, cette année-là, $18,910,253 pour les travaux de la division est du Transcontinental, seulement. Sans cette dépense, nous aurions réduit la dette de $4,621,253. Revenant aux affaires de l'année fiscale 1908-1909, expirée il y a quelques jours, je dois dire que la méthode que nous avons adoptée pour la clôture des comptes de l'année fiscale diffère de la méthode adoptée par la mère patrie. En Angleterre, l'année fiscale se termine le 31 mars et les comptes sont clos immédiatement. Cela est tout à fait possible dans un pays comme l'Angleterre, quand les distances sont relativement courtes et les moyens de communication ne laissent aucunement à désirer; mais au Canada, il est impossible de clore les comptes aussi tôt, parce que ce pays comprend un vaste territoire où il se fait partout des affaires au nom de l'Etat. La loi accorde trois mois pour la clôture des comptes, mais nous tâchons toujours de les clore avant l'expiration de ce délai. Par conséquent, bien que l'année fiscale soit terminée de fait, nous ne sommes pas en état de dire ce qu'ont été le revenu et la dépense pour l'année. Nous ne pouvons mieux faire que de prendre les chiffres tels qu'ils sont jusqu'à date, de supputer raisonnablement les exigences probables et d'arriver ainsi à une estimation du résultat probable pour l'année. Inutile de rappeler à la Chambre que le revenu de l'année a été affecté par un état de gêne universelle qui s'est fait sentir à l'automne de 1907. Le revenu de 1908-1909 tel que reçu et établit jusqu'au 10 avril 1909 a été de $84,-352,581.30. J'estime que lorsque les rapports seront complétés et les comptes clos, on verra que le revenu s'est élevé à $84,-500,000. C'est $11,500,000 de moins que le revenu de l'année précédente ou une diminution de 12 p. 100. Cette baisse, la gêne des affaires que nous connaissons tous, les difficultés que les ministres des Finances de tous les pays éprouvent à préparer leur budget doivent faire en sorte que l'on ne soit pas surpris de me voir dans l'obligation de déclarer un déficit très considérable au sujet des opérations de l'année dernière. J'avoue qu'il fut un temps où la situation m'a rendu perplexe et où je n'aurais pas été étonné de constater qu'il y aurait eu une balance contre nous lors de la clôture des comptes. Néanmoins, je suis heureux de dire que mes appréhensions à cet égard ne se réalisent pas.

Je suis fier de pouvoir dire que l'état des comptes à l'heure actuelle indique que l'exercice se soldera par un excédent de recettes de $1,500,000. Les dépenses à la date du 10 avril 1909 accusaient un total de $72,939.22, et si nous fixons, pour le reste de l'exercice, un montant à peu près égal à celui de la période correspondante de l'exercice précédent, nous comptons que le total des dépenses pour l'exercice complet sera $83,000,000 environ, et comme je chiffre les recettes à $84,-500,000, il nous restera un solde assuré de $1,500,000, que je ne désespère pas de voir s'accroître encore d'ici à la fin de l'exercice. J'ai l'assurance qu'on trouvera ce résultat des plus satisfaisants pour le Canada, s'il se réalise, car il s'agit ici d'une période où par l'univers entier, l'assiette des affaires a été fortement déséquilibrée par la pénurie du marché monétaire, et où, dans l'ordre naturel, l'on pouvait s'attendre à un bilan des plus défavorables. Naturellement, cet état est celui de la recette et de la dépense imputables sur le fonds consolidé seulement, celui que j'appellerai l'état des dépenses ordinaires de l'administration.

Il faut en sus tenir compte des dépenses imputables sur le capital et sur le fonds spécial. Nous calculons qu'il faudra $25,-500,000 pour défrayer les dépenses de l'année écoulée sur le Transcontinental national. Le pont de Québec ajoute à la dette publique la somme de $6,424,000, et les autres dépenses à compte du capital ou du fonds spécial se montent à $17,300,000 de plus, au total, $49,224,000. Il faut déduire un surplus estimé à environ $1,500,000 et un fonds d'amortissement de $1,675,000 soient $3,175,000 qu'il faut déduire du montant de $49,224,-

000, c'est-à-dire qu'il reste $46,029,000, ou, en chiffres ronds, $46,000,000 à porter à la dette nationale pour l'exercice terminé le 31 mars 1909. C'est un fort montant, mais on remarquera dès l'abord que $32,000,000 sont affectés au Transcontinental national et au pont de Québec. Celui-ci doit compter à l'avenir comme partie intégrante de ce chemin de fer. L'on verra donc que si la dette accuse une forte augmentation, la vaste entreprise du Transcontinental national englobe la plus forte partie de cette dépense spéciale.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre peut-il nous donner les recettes de la douane et de l'accise?

L'hon. M. FIELDING: Non, je n'ai pas ces chiffres en détail. J'ai donné, hier ou avant-hier à l'honorable député les renseignements les plus récents que j'avais sur ce sujet, et un simple calcul pour les quelques jours qui restent avant de terminer l'exercice lui permettra de se former une idée passablement exacte.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il nous donner les montants payés à titre de prime à même le fonds consolidé au cours de l'exercice ?

L'hon. M. FIELDING: Je n'en ai pas le montant exact, mais c'est environ $2,238,-000. Si ce chiffre n'est pas substantiellement exact, je le corrigerai pour le faire parvenir à l'honorable député.

J'avoue franchement que nous aurions pu éviter d'augmenter ainsi la dette publique. D'abord en ne construisant pas, en tout ou en partie, la division de l'est du Transcontinental national. J'ai entendu de temps à autre les honorables députés suggérer quelque chose dans ce sens. J'ai surtout entendu critiquer la construction de cette partie de la ligne qui s'étend de Québec à Moncton. Or, quoi qu'en disent les gens qui habitent les régions éloignées, et qui ignorent les besoins de cette partie du pays, il n'est pas une seule section du Transcontinental national, pas une seule, dont la construction ait été réclamée avec plus d'unanimité que celle qui s'étend de Québec à Moncton. On a souvent réitéré au Gouvernement la nécessité de construire cette partie de la ligne. C'eût été une politique de clocher, pour ainsi dire une politique provinciale de ne pas avoir construit la division de l'est, particulièrement cette section.

Les populations des Provinces maritimes indépendamment des partis, indépendamment de leurs opinions sur d'autres questions, étaient unanimes à demander au Gouvernement, s'il entreprenait la construction d'un autre Transcontinental, de faire en sorte de leur donner accès à cette ligne par un autre chemin mieux adapté au service transcontinental que le vieil intercolonial. Les législatures provinciales, les chambres de commerce, les grandes collectivités de cette partie du pays ont prié le Gouvernement à mainte reprise de construire cette ligne. Ainsi, les honorables députés feraient bien de se rappeler, lorsqu'ils critiquent cette entreprise, qu'il n'est pas une seule partie du réseau qui a été demandée avec plus d'instance que celle qui git entre Québec et Moncton.

Nous aurions pu, d'une autre façon, éviter d'augmenter la dette nationale. Nous aurions pu suivre l'exemple de nos prédécesseurs en fait de construction de lignes transcontinentales. Je ne dis pas cela par manière de critiquer les honorables députés. Nous savons que le Pacifique-Canadien a reçu de l'aide de l'Etat de trois manières différentes. On lui fit cadeau d'une ligne en exploitation, qui avait coûté beaucoup d'argent au public, aussi de $25,000,000 en espèces et de 25,000,000 d'acres de terre. Ne parlons pas de ces deux premiers cadeaux au Pacifique-Canadien; ne parlons que du cadeau des terres, et je dis que si nous avions voulu donner 25,000,000 d'acres de terre dans l'Ouest au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, nous aurions pu deviser un plan par lequel nous n'aurions pas ajouté un sou à la dette publique du Canada. Mais est-ce que ç'aurait été une sage politique? Je suis sûr qu'on ne différera pas beaucoup d'opinion sur ce point.

Quoi qu'on puisse dire de la sagesse du gouvernement d'alors en accordant une si vaste concession de terre au Pacifique-Canadien—une politique que je ne cherche pas à critiquer en ce moment—quoi qu'on puisse dire de cette politique appréciée selon les circonstances du temps où elle fut adoptée, il n'est que juste d'avouer qu'elle a causé, avec les années, une recrudescence de mécontentement dans toutes les régions de l'Ouest, et s'il avait été de nouveau proposé d'adopter une semblable politique pour subventionner une autre ligne transcontinentale, en lui aliénant un vaste lopin de terre dans le Nord-Ouest, je suis sûr qu'elle ne se serait pas recommandée à la sanction de la Chambre ni du public. La population de l'Ouest réclame la terre pour le colon, non pour les corporations de chemins de fer. (Approbations à droite.)

. . . Si nous n'avions à cœur que les beaux états de compte, si nous avions craint d'augmenter la dette publique, je le répète, nous aurions pu l'éviter, il n'y avait qu'à faire la sourde oreille aux instances des populations des Provinces maritimes, et de ne pas construire la division de l'est; nous n'avions qu'à refuser de payer les montants considérables que nous payons de temps à autre. Nous aurions pu nous en exempter en donnant des terres, et je suis sûr que le Grand-Tronc-

Pacifique aurait accepté une telle offre à bras ouverts. Mais nous avons jugé à propos qu'une telle politique était imprudente et qu'il valait mieux pour nous construire la division de l'est sous forme d'entreprise de l'Etat, d'en payer le coût avec les deniers publics, de supporter le fardeau qu'elle ne peut manquer de nous imposer, jusqu'au jour, comparativement rapproché, où elle rapportera des profits. Bien que le coût de la construction se traduira sous la forme d'une dette, il viendra un temps, dans l'histoire prochaine de cette ligne, où le Grand-Tronc-Pacifique rapportera 3 p. 100 sur le prix de sa construction. Donc, en réalité, cette partie de la dette nationale ne comptera pas, car elle sera contrebalancée par un bien qui acquittera ses intérêts. Nous disons donc que malgré la critique de certaines gens imprévoyantes, bien intentionnées sans doute, qui nous reprochent d'avoir contracté cette obligation, nous avons la certitude que l'élément réfléchi de la population dira—sans toutefois condamner l'ancienne politique, car les circonstances peuvent avoir changé—que nous aurions eu tort d'adopter aujourd'hui cette politique de subventionnement, et que nous avons bien fait d'avoir assumé les responsabilités financières que représente cette augmentation de la dette nationale.

Les statistiques du commerce pour l'exercice écoulé sont nécessairement peu favorables, mais elles ne le sont pas plus que dans les autres pays. L'exercice 1907 n'a été que partiel, neuf mois seulement, et par conséquent, il est difficile d'établir des comparaisons. Le total du commerce pour l'exercice 1908 a atteint un chiffre très élevé, soit $100,000,000 de plus que le total de l'exercice complet précédent, celui de 1906. Le mouvement des exportations en 1906 représente $256,586,630, et en 1908, $280,006,606. Le mouvement des importations en 1906 représente $294,286,015, et en 1908, $370,786,625. Le mouvement du commerce total représente donc en 1906, $550,872,000 et en 1908, $650,793,131. Je ne tenterai pas de comparaisons avec l'exercice précédent, qui ne compte que neuf mois. Nous n'avons pas de statistiques officielles complètes pour l'exercice 1909, mais d'après les renseignements les plus exacts basés sur les rapports incomplets, les exportations en 1909 ont été de $261,379,904 et les importations, de $292,358,021, au total $553,737,000. Les exportations accusent une légère diminution, qui s'accentue considérablement au chapitre des importations. Nous pouvons faire des comparaisons favorables sous ce rapport avec les Etats-Unis. Au point de vue des importations, les deux pays sont égaux, la diminution étant à peu près la même dans les deux cas. Mais les statistiques de l'année civile montrent que les exportations du Canada ont diminué bien peu comparées à celles des Etats-Unis.

Passant maintenant à l'exercice 1909-1910, les vastes ressources et l'énergie reconnue des Canadiens étant des faits avérés, il n'est que juste de supposer que nous pourrons en peu de temps reprendre ce que nous avons perdu l'an dernier. Il n'était que raisonnable de supposer que les circonstances qui se sont présentées l'année dernière étaient anormales et dues à des causes spéciales qui, je crois, disparaîtront suffisamment dans le cours du présent exercice, pour nous permettre d'encaisser un montant de recettes beaucoup plus considérable que celui de l'exercice écoulé.

Naturellement nous ne devons pas espérer atteindre le chiffre élevé du revenu de 1907-1908, mais nous croyons que le revenu de 1909-1910 dépassera considérablement celui de l'exercice qui vient de se terminer. Pour le dernier exercice nous estimons que le revenu sera de 84 millions ½; pour l'exercice qui commence nous calculons qu'il dépassera un peu ce chiffre, mais nous n'espérons pas qu'il atteindra celui de l'exercice précédent qui s'est élevé à $96,000,000. Il s'écoulera sans doute une autre année et peut-être un peu plus pour arriver à ce chiffre, mais il y a toute probabilité, maintenant que le courant est changé que le revenu va augmenter régulièrement. Mais pour le présent, le revenu de 1907-1908 marque le niveau le plus élevé.

En l'état actuel de nos recettes et en présence des nombreuses demandes de dépenses qui sont faites au Gouvernement, il semblerait presque inévitable d'augmenter la taxe pour faire face aux difficultés de la situation. Dans quelques autres pays cela semble être le remède auquel on a recours en temps de crise financière. A notre avis cependant il n'y a pas nécessité d'augmenter la taxe. Nous croyons qu'une méthode plus vraie et plus sûre est de faire face à la situation en diminuant substantiellement nos dépenses, et c'est la méthode que nous avons adoptée. Il n'y a aucun doute que si nous devions continuer à dépenser dans la même mesure que nous l'avons fait en ces récentes années, nous serions obligés d'augmenter le fardeau de la taxe; mais nous sommes venus à la conclusion qu'il est plus sage de demander à tous les intéressés de patienter avec nous pendant que nous mettons rigidement les freins à la dépense. J'ai préparé un état indiquant les réductions opérées dans le budget de 1909-1910, comparé avec celui de 1908-1909. Il n'est que juste de dire que le budget de 1908-1909 dont je donne les chiffres contient les crédits complets demandés pour cette année-là, c'est-à-dire le budget principal de la dernière session et les budgets supplémentaires de la présente session.

Le budget de 1908-09 imputable sur le fonds consolidé s'élevait à $89,412,868. Pour le nouvel exercice qui commence, le même

budget principal est abaissé à $80,078,624. Ce qui fait une réduction de $9,334,243. Le budget des dépenses imputables au compte du capital s'élevait pour l'exercice 1908-09 à $43,658,365, et pour l'exercice prochain les chiffres sont $30,411,150, de sorte que en additionnant de la diminution de $9,334,-243 sur le compte du fond consolidé et de $13,247,215 sur le compte du capital, nous avons une diminution totale de toutes dépenses s'élevant à $22,581.458. Voici les détails:

REDUCTIONS DANS LE BUDGET DE 1909-10

	1908-9.*	1909-10.	Augmentation.	Diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Fonds consolidé—				
Travaux publics	17,422,354 78	8,184,408 06		9,237,946 72
Agriculture	1,719,627 06	1,112,500 00		607,127 06
Milice	5,749,275 22	4,813,150 00		936,125 22
Marine et Pêcheries	5,923,900 00	4,879,980 00		1,043,920 00
Chemins de fer et Canaux	12,435,373 08	11,880,857 33		554,515 75
Autres ministères	46,162,338 17	49,207,729 51	3,045,391 34	
	89,412,868 31	80,078,624 90	3,045,391 34	12,379,634 75
Diminution nette du fonds consolidé				9,334,243 41
Capital—				
Travaux publics	3,635,542 29	4,512,000 00	876,457 71	
Chemins de fer et Canaux	37,819,566 75	23,828,150 00		13,991,416 75
Terres fédérales	903.256 06	771,000 00		132,256 06
Milice et Défense	1,300,000 00	1,300,000 00		
	43,658,365 10	30,411,150 00	876,457 71	14,123,672 81
				876,457 71
Diminution nette du capital				13,247,215 10
Diminution totale du fonds consolidé et du capital				22,581,458 51

* Y compris tout le budget de l'année.

Les réductions que nous faisons dans le budget sont donc très considérables. Il y aura encore quelques crédits supplémentaires à ajouter pour l'année courante, mais ils ne changeront pas matériellement les chiffres. Ils seront très légers. Les crédits supplémentaires que nous devrons déposer vers la fin de l'exercice sont une de ces choses imprévues que nous ne pouvons pas fixer d'avance; je désire dire seulement que le Gouvernement est déterminé à maintenir la dépense de l'année dans des bornes très modérées. Nous demandons à la Chambre de tenir compte des difficultés que nous rencontrerons dans la tâche des réductions. Nous recevons des demandes des travaux publics de la part des députés des deux côtés de la Chambre et de presque tous les endroits du pays. Il n'y a aucun doute que plusieurs de ces travaux sont urgents et importants, et si les finances étaient meilleures il serait de notre devoir d'accéder à ces demandes. Mais nous voulons faire remarquer aux intéressés qu'ils sont obligés de faire un sacrifice, si c'en est un, pour quelque temps; et de consentir au retranchement considérable qu'il faut faire dans nos dépenses pour alléger le fardeau aux contribuables et maintenir le crédit du pays. Nous savons que dans plusieurs endroits de grands travaux sont projetés—chemins de fer, canaux et autres entreprises qui en elle-mêmes peuvent être bonnes, qu'il faudra exécuter un peu plus tard et qui aideront grandement à développer le pays; mais il est beaucoup plus important d'attendre une amélioration dans l'état financier et conséquemment nous demandons aux promoteurs de toutes ces entreprises, toutes méritantes qu'elles puissent être, de patienter un peu.

L'hon. M. FOSTER: Combien se propose-t-on de dépenser cette annéee à la construction de la division est du Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. M. FIELDING: $20,000,000. Je crois que nos efforts doivent tendre, et nous essaierons d'y arriver autant qu'il sera possible, à prendre sur nos recettes ordinaires pendant l'exercice qui commence toutes les dépenses ordinaires, et une grande partie des dépenses imputables au compte du capital, et s'il est possible, même toutes les dépenses. Mais il y a une entreprise au sujet de laquelle on ne peut nier qu'il soit sage

d'emprunter, c'est le Transcontinental national. Si nous pouvons réussir à limiter pendant l'année qui commence nos emprunts pour nouveaux travaux à la somme que nous voulons dépenser sur le Transcontinental national, je suis sûr que nous aurons un état très satisfaisant à présenter à la fin de l'exercice. Je ne sais pas si nous pourrons y parvenir mais nous ferons tous nos efforts, et je suis certain que si pour les travaux de l'année nous sommes obligés d'emprunter quelque somme en sus de celles requises pour les travaux du Transcontinental, elle ne sera pas très considérable.

Nous avons eu la bonne fortune de pouvoir présenter pendant plusieurs années une suite ininterrompue d'excédents. Pendant la première année de notre administration, 1897, une année sur laquelle nous pouvons dire que nous n'avons eu qu'un contrôle partiel, le déficit a été de $519,981.44. Depuis ce déficit, nous avons eu, si j'inclus l'excédent estimé pour l'année qui vient de se terminer, douze excédents s'élevant à un total de $115,087.83. Si nous déduisons les $519,981.44 de notre premier déficit, s'il nous faut en prendre la responsabilité, nous trouvons que pendant les douze dernières années et trois quarts nous avons eu un excédent total de $144,539,106.39. Cela représente un excédent annuel moyen pendant ces douze années et trois quarts, de $8,983,-459.32.

Je n'ignore pas que l'on a de temps à autre dans cette Chambre critiqué, au sujet d'un item en particulier, la méthode d'après laquelle ces excédents ont été calculés. Je veux parler de l'article des primes qui est porté à un compte spécial. J'ai expliqué plusieurs fois les raisons d'en agir ainsi, mais comme il y a plusieurs membres nouveaux dans cette Chambre, il n'est peut-être pas mal que j'explique de nouveau pourquoi le Gouvernement a choisi cette méthode au commencement. Sous l'ancien Gouvernement, les primes, qui ne s'élevaient pas à une somme très considérable, étaient traitées comme une remise douanière. On agissait d'après la supposition qu'il y avait dans le trésor l'argent nécessaire pour les payer, ou qu'il revindrait avec les remises; dans tous les cas l'entente était que la prime était le remboursement d'un droit de douane reçu.

M. R. L. BORDEN: On portait les droits perçus au compte du revenu, n'est-ce pas?

L'hon. M. FIELDING: C'était le résultat, bien que l'opération fut faite sous une autre forme. Les primes étaient considérées comme une réduction sur les droits de douane. En réalité les droits de douane n'étaient pas inscrits à leur pleine valeur parce qu'ils étaient subordonnés à cette remise de sommes qui n'avaient jamais été versées dans le Trésor. Les recettes en étaient diminuées, et le revenu s'en trouvait réellement grevé. Le Gouvernement d'aujourd'hui a trouvé que ce n'était pas la meilleure méthode à suivre en la matière, et que ce compte devait être tenu d'une manière différente. Lorsqu'à cette époque il a été question de remanier toute la question des primes, nous sommes venus à la conclusion que les primes n'étant qu'une aide temporaire à l'industrie—il est vrai qu'elles ont existé un peu plus longtemps que nous ne nous y attendions alors—on pouvait très bien en faire un compte spécial tout comme on a fait pour des subventions aux chemins de fer. Lorsque le Gouvernement paie une subvention à une compagnie de chemin de fer, il ne reçoit rien en retour; le pays n'obtient aucune propriété, il ne reçoit pas d'actif pour représenter la dépense, mais ces sommes sont données comme aide temporaire à une grande entreprise, qui, nul doute portera ses fruits dans l'avenir en développant le pays. Et nous avons pensé que les primes, qui devaient être considérées comme aide temporaire aux grandes industries pouvaient être traitées de la même manière. Conséquemment on en a ouvert un compte spécial comme pour les subventions aux chemins de fer. Je sais, comme je l'ai dit que cette méthode a été critiquée, mais je crois que les raisons qui nous ont portés à l'adopter sont bonnes.

Mais avant de formuler cet argument, j'ai cru préférable de présenter les chiffres afférents à l'excédent qui aurait existé, si les primes eussent été portées au compte du revenu.

M. R. L. BORDEN: Le ministre voudrait-il bien nous donner le chiffre précis atteint par ces primes jusqu'aujourd'hui, ou en d'autres termes, quel est le montant de ce compte spécial?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Si je ne me trompe, c'est environ $12,000,000 annuellement. Si nous portons au compte du revenu ordinaire toutes les primes figurant sous cette rubrique, nous constaterons que l'excédent total accusé pour les douze exercices et trois quarts serait de $99,832,075.55, soit un excédent annuel moyen de $7,869,182.39, pour les douze exercices et trois quarts. On le voit donc, bien que la modification suggérée par quelques députés puisse influer sur la totalité des excédents de cette période, il n'en résulterait pas un écart bien important; car, les excédents accusés au cours de cette période ont atteint un si fort chiffre que nulle modification apportée à la méthode de comptabilité ne saurait influer sensiblement sur le résultat.

M. MIDDLEBRO: Quel déficit le budget accuserait-il, cette année, si les primes étaient portées au compte du revenu, au lieu d'être inscrites au compte du capital?

L'hon. M. FIELDING: Il n'en résulterait pas d'écart bien sensible, dans la balance de ce compte; il pourrait exister un minime déficit; et au cours des douze exercices et trois quarts, c'est le seul exercice où cette modification apportée à la méthode de comptabilité aurait pu influer sur la question de savoir s'il existe une plus-value ou une moins-value. L'item le plus important de ces primes, la prime accordée au fer et à l'acier, expirera en 1910. La prime au plomb expire en 1913. Il existe une prime à la fonte ou au smeltage à l'électricité, qui n'expirera que deux ans après les autres primes au fer et à l'acier. Mais si je ne me trompe, il ne figure pas une dépense d'un chiffre bien élevé sous cette rubrique. Ainsi, quelque opinion qu'on puisse exprimer au sujet de ces primes, il est acquis que les primes les plus importantes expireront à brève échéance, et sans doute, il ne saurait guère exister de doute sur la place qu'il convient de leur assigner dans la comptabilité publique.

Voici le fait qu'il importe de bien retenir: en adoptant une autre méthode de comptabilité, l'excédent aurait accusé une diminution d'ensemble, sans que ces primes eussent influés bien sensiblement sur le résultat.

Il est une autre question que je désire développer au sujet des plus-values et des moins-values. J'ai remarqué avec regret que certains journaux ont cherché a créer un nouveau critère dans ces débats se rattachant aux excédents et aux déficits. Un journal conservateur publie sous des entêtes flamboyants que dans lse comptes publics de l'exercice il existe un déficit de $30,000,000 au moins. J'ai lu des allégations similaires dans d'autres journaux. Je pose ici loyalement la question: est-ce bien de cette sincérité qu'il faut apporter dans la discussion des comptes publics? Le mot "excédent" et le mot "déficit" comportent une signification parfaitement établie dans le vocabulaire de la finance au Canada. Ce n'est pas moi qui ai créé cette acception; ce n'est pas une acception nouvelle donnée aux mots; c'est celle qui a existé dans les finances du Canada, à dater de l'établissement de la confédération jusqu'aujourd'hui. Si, remontant en arrière jusqu'en 1867, nous parcourons les comptes publics de toute cette période, voici ce que nous constaterons: si nous acceptons cette méthode nouvelle de comptabilité, il ne saurait s'imposer qu'une seule conclusion et cette conclusion, je ne saurais l'accepter: c'est que les ministres des Finances, à partir de sir John Rose jusqu'au député de Toronto-nord (M. Foster) ont joué le rôle d'escamoteurs dans la tenue des comptes publics et qu'ils ont falsifié la comptabilité de chaque exercice. Je le répète, je ne porte pas pareille acusation; je n'affirme nullement qu'il en soit sinsi; mais je le déclare, cette tendance de la part de nos critiques à considérer comme déficit le solde à la fin de chaque exercice, le solde qui est ajouté à la dette publique, est tout à fait déloyale et contraire à la pratique bien établie au Canada.

M. AMES: Quelle est la pratique établie en Grande-Bretagne?

L'hon. M. FIELDING: Il s'agit de la pratique établie au Canada.

M. R. L. BORDEN: Puis-je poser une question au ministre des Finances? Le système en vogue au Canada, depuis 1867, consistant à faire figurer les dépenses sous les rubriques du capital et du revenu existe-t-il dans quelques autres pays et dans l'affirmative, dans quel pays? J'ai une autre question que je désire poser au ministre: Si la pratique en vogue au Canada diffère des autres pays civilisés, ne serait-il pas utile de nous conformer à l'usage établi ailleurs, surtout en vue du fait que, au cours des huit ou dix années écoulées, notre budget a accusé d'énormes excédents de recettes?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais me ranger à cet avis. Ce qui nous intéresse davantage, c'est la pratique établie au Canada, plutôt que l'usage en vogue dans les autres pays dont les conditions peuvent être absolument dissemblables de celles qui règnent au pays. Quand les journaux préconisent cette nouvelle méthode de comptabilité et s'écrient: Votre dépense globale pour l'exercice sous telle rubrique a atteint tel chiffre; et vos recettes, tel chiffre, et le solde est un déficit"; je le déclare, c'est une affirmation propre à induire en erreur, c'est une allégation déloyale, qui ne devrait pas figurer dans un seul journal qui a le soucis de son honneur.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la pratique en vogue aux Etats-Unis?

L'hon. M. FIELDING: Réellement, il me répugnerait de préciser. En Angleterre, si je ne me trompe, le système est tout à fait différent, mais d'excellentes raisons militeraient au Canada contre l'adoption de cette pratique. A mon avis, dans un pays qui est obligé de se livrer à de vastes entreprises et qui se voit forcé de faire des emprunts en vue du développement de ses ressources, il importe d'établir une comptabilité différente du système en vogue dans un vieux pays qui compte plusieurs siècles d'expérience.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la pratique en Australie et en Nouvelle-Zélande?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire; du reste la chose n'a pas d'importance.

M. R. L. BORDEN: Leur comptabilité se rapproche-t-elle de la nôtre?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais admettre que leur situation soit similaire à la nôtre. L'honorable député en conviendra, il ne s'agit pas pour le moment de discuter la pratique en vogue en Australie; je n'ai pas d'intérêt à discuter la pratique consacrée en Angleterre et aux Etats-Unis; l'objectif que je vise, c'est de montrer la déloyauté dont font preuve les conservateurs en appliquant aux finances à l'époque actuelle un critère qu'ils n'ont jamais appliqué à la situation financière, lorsque leurs propres amis étaient au pouvoir. Voilà ce que je veux démontrer, voilà ce dont je veux convaincre tout esprit impartial. Voyons comment ce système fonctionnerait; remontons aux premiers jours de la confédération en 1869, lorsque sir John Rose était ministre des Finances. Le budget de sir John Rose, pour cet exercice, accuse un excédent de $341,090.52; or, d'après la prétention actuelle de mes critiques, cette comptabilité était un leurre; sir John Rose avait tort d'inscrire un excédent à son budget pour cet exercice, car ce budget accusait un minime déficit de $102,184. Sa comptabilité était donc propre à induire en erreur, mais il passait pour un assez bon ministre des Finances et puisqu'il a adopté cette méthode, cela m'autorise de marcher sur les traces de mon aîné et d'entourer cette méthode de tout le respect possible. A mon avis, il a eu d'excellentes raisons pour adopter cette méthode et ces raisons ont tout autant de valeur aujourd'hui quelles en avaient à cette époque. Vint ensuite un autre ministre des Finances fort éminent, dans la personne de sir Francis Hincks. En 1872, sir Francis Hincks publia un état indiquant que son budget accusait un excédent de $3,125,344.86. Cais si la méthode que préconisent aujourd'hui les conservateurs dans leurs journaux est bien légitime, et c'est la méthode que nous entendons parfois formuler dans cette Chambre, alors, au lieu d'un excédent de $3,125,000, le budget de sir Francis Hincks aurait accusé un découvert de $4,480.554.39.

On voit donc ce qui résulte de la tentative d'appliquer aux ministres des Finances d'autrefois la critique même qu'on adresse aujourd'hui à nos méthodes financières à cet égard. Sir Leonard Tilley était le ministre des Finances en 1873, alors que son budget accusa un excédent de $1,638,821.53; or, d'après la prétention de nos zoïles, si on eût appliqué à sir Leonard Tilley la critique adressée à la méthode suivie par le ministre actuel des Finances, alors le budget de l'année en question, loin de se solder par un excédent de $1,638,000, aurait accusé un déficit de $17,661,389.60. De nouveau, en 1881, le budget de sir Leonard Tilley accuse un excédent de $4,132,743.12; or, d'après la prétention émise de nos jours, ce budget aurait dû accuser un déficit de $2,944,191.79. De nouveau, en 1883, le budget de sir Leonard Tilley accuse une plus-value de $7,064,492.35, le plus fort excédent qui ait jamais figuré au budget d'un ministre des Finances conservateur: or, d'après la prétention de nos critiques modernes, cet excédent n'existait point et son budget aurait dû se solder par une moins-value de $4,805,063.68. Rapprochons-nous davantage de l'administration financière de nos jours. Le député de Toronto-nord (M. Foster), mon prédécesseur immédiat au poste de ministre des Finances, a dressé en 1889 un budget accusant un excédent de $1,865,035.47. Or, d'après la prétention de mes critiques, de ses amis d'aujourd'hui, sa comptabilité était irrégulière; il a joué le rôle d'escamoteur; il a induit le public en erreur, car c'est un déficit de $2,998,683.49 que son budget aurait dû accuser. En 1890, l'honorable député déclare dans son budget un excédent de $3,885,893.94, le plus fort excédent qu'il ait jamais enregistré. L'exministre des Finances n'a jamais joué de bonheur en matière d'excédent; mais, dans cette circonstance, s'il eut établi sa comptabilité d'après les méthodes préconisées aujourd'hui par ses amis, relativement à mes comptes, son excédent de $3,885,000 aurait été complètement anéanti et son budget aurait dû accuser un déficit, cette année-là.

Je n'entends nullement affirmer que sir John Rose, sir Francis Hincks, sir Leonard Tilley et le député de Toronto-nord (M. Foster) aient falsifié leurs comptes; mais c'est précisément là ce qu'affirment les critiques des conservateurs d'aujourd'hui, car ces messieurs préconisent pour l'établissement d'excédents une méthode qui, appliquée aux exercices en question, indiquerait que ces comptes sont inexacts. Au contraire, je prétends que mon prédécesseur au ministère des Finances (M. Foster) a appliqué dans ses budgets la méthode légitime. Dans un pays comme le Canada où il se fait sentir d'aussi pressants besoins, un pays où doivent s'effectuer de nombreux emprunts pour le développement de ses ressources, un pays, dis-je, qui ne saurait gérer les affaires publiques avec ses propres recettes ordinaires, je le déclare, c'est à bon droit qu'on établit une distinction entre les dépenses imputables sur le compte du revenu et celles qui doivent figurer au compte du capital. Il peut bien y avoir lieu à divergence d'opinion touchant tel ou tel item

en particulier; on peut bien se demander si tel article doit être porté à tel ou tel compte, mais quant à la légitimité même du principe, elle ne saurait être révoquée en doute. Il y aura toujours de légitimes divergences d'opinion en pareille matière; mais pour le moment, il ne s'agit que du principe même, et je le répète, le principe adopté par sir John Rose, par sir Francis Hincks, par sir Leonard Tilley et par le député de Torontonord est le principe même qui préside à la comptabilité de nos jours, et par conséquent, les critiques adressées par quelques conservateurs à la méthode que j'applique dans la comptabilité budgétaire est absolument injustifiable.

Un caractère distinctif très intéressant de nos dépenses pendant les dernières années a été l'application de fortes sommes d'argent aux dépenses à compte capital ou spécial avec une très petite augmentation de la dette publique. La véritable raison d'établir une distinction entre les dépenses portées au compte revenu et celles qui sont inscrites au compte capital est d'indiquer que vous pouvez probablemnt avoir besoin d'emprunter de l'argent pour faire face à votre compte capital, en laissant supposer que vous ne pouvez pas avec votre revenu ordinaire pourvoir à ces besoins importants et spéciaux. Que constatons-nous? Nous constatons que tous les déboursés à compte capital et spécial pendant la période dont j'ai parlé de douze ans et trois quarts, se sont élevés au total de $212,449,526.42. Je dis que cette somme représente une classe de dépenses telle que si elle n'avait pas été portée au compte capital et si la situation financière du Canada aujourd'hui nous obligeait à la porter au compte capital, aucune critique ne pourrait nous être adressée pour avoir agi de cette manière.

Mais voyons quels sont les faits? Tout en ayant dépensé en douze ans et trois quarts l'énorme somme de $212,449,526.42 pour ces frais spéciaux et à compte capital, nous n'avons ajouté à la dette publique pendant cette période que $65,500,000. Nous avons payé pas moins de $147,000,000, à une fraction près, de cette dépense énorme inscrite aux comptes capital et spécial, à même les revenus du pays qui nous ont permis de payer 69 p. 100 de ces dépenses.

Je n'hésite pas à dire que dans aucune période précédente de l'histoire du Canada on n'a pu faire d'aussi grandes dépenses portées aux comptes capital et spécial en augmentant d'une aussi faible somme la dette publique. Nous avons dû faire dans ces dernières années d'importantes opérations d'emprunt. Pendant un certain nombre d'années le Canada s'est rarement adressé au marché anglais, mais pendant l'année dernière ou les deux années précédentes, nous avons été obligés de nous y adresser plus souvent. Plusieurs motifs nous y ont déterminés. Premièrement nous avons eu d'anciens emprunts s'élevant à des sommes considérables qui arrivaient à échéance et pour lesquels le nécessaire a été fait; deuxièmement nous avons eu des obligations assez lourdes par suite de la construction du chemin de fer transcontinental national; troisièmement des sommes importantes nous étaient nécessaires pour prendre à notre charge le pont de Québec; quatrièmement il s'est produit des retraits considérables des caisses d'épargne de l'Etat; cinquièmement nous avons eu besoin d'énormes capitaux pour les prêter à la commission du port de Montréal; sixièmement nous avons dû pourvoir à des sommes considérables pour effectuer la distribution des semences et enfin nous avons eu une grosse diminution dans nos réserves l'année dernière.

Entre parenthèse je voudrais dire que l'autre jour, en discutant un sujet auquel il ne m'est pas permis de faire allusion, un membre très respecté de la Chambre a dit qu'une des premières choses à faire avant de prêter de l'argent à quelqu'un, c'était d'en avoir à prêter. Je crains que si nous avions adopté ce principe relativement à la commission du port de Montréal, mon honorable ami n'aurait pas pu constater les énormes améliorations qu'il a sous les yeux quand il parcourt sa belle ville.

La conséquence de tous ces besoins d'argent a été que nous nous sommes adressés au marché financier plus fréquemment que d'habitude. Depuis le dernier discours du budget nous avons emprunté les sommes suivantes:

Juin 1908, £5,000,000, 3¾ p. 100 avec échéance au 1er mai 1912.

Octobre 1908, £5,000,000, 3½ p. 100 avec échéance au 1er juillet 1950, et option de rachat après le 1er juillet 1930, en donnant six mois d'avis.

Janvier 1909, £6,000,000, 3¾ p. 100, avec échéance au 1er juillet 1919 et option de rachat après le 1er juillet 1914, en donnant trois mois d'avis.

Ce dernier emprunt de £6,000,000 qui a été offert à 99¼ a été le plus grand emprunt colonial qui ait jamais été mis sur le marché à Londres. D'abord il n'a été souscrit qu'en partie par le public. Ce n'est pas une chose inusitée sur le marché financier de Londres, mais peu de temps après son émission il a été souscrit avec empressement.

L'hon. M. FOSTER: Quelle proportion a été prise par le public?

L'hon. M. FIELDING: Le public en a souscrit 41 pour 100. Le reste demeure pour le moment entre les mains des courtiers. Cet emprunt a réalisé actuellement une prime d'environ 3½ p. 100, de sorte que si l'emprunt n'a pas été immédiatement

souscrit par le public cela n'a eu aucun mauvais effet sur le crédit du Canada. Il y a eu des motifs spéciaux pour émettre cet emprunt à ce moment et de la façon dont il a été émis. Un emprunt de 3½ p. 100 peut être considéré aujourd'hui comme notre valeur par excellence. Il y a très longtemps nous avons émis un emprunt à 2½ p. 100 et un autre à 3 p. 100, mais dans les conditions actuelles qui se continueront encore pendant quelques années, je pense que nous devrons considérer l'emprunt de 3½ p. 100 comme notre valeur par excellence. Si la situation s'améliore nous pourrions revenir au taux de 3 p. 100, mais en attendant nous devons nous contenter de 3½ p. 100 et il était donc important que nous maintenions nos valeurs 3½ p. 100 sur une base sérieuse à Londres.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il dire le montant du courtage et de la commission pour l'emprunt de 1909?

L'hon. M. FIELDING: La réponse à cette question était prête hier, mais elle n'a pas été donnée parce que je n'étais pas en Chambre. La question de mon honorable ami était la suivante:

Quels montants ont été payés à titre de commission, courtage et autres dépenses respectivement, sur les emprunts faits depuis le 31 décembre 1908?

La réponse est:

	£	s.	d.
(a) Commissions..	90,000	0	0
(b) Courtage..	13,790	4	6
(c) Autres dépenses.. ..	13,900	18	11

Comme je l'ai dit, une émission précédente de 3½ p. 100 qui avait été prise par les courtiers à des conditions avantageuses pour le Gouvernement n'avait pas été entièrement absorbée par le public à la recherche du placement. Dans ces conditions il eut été difficile de mettre sur le marché un autre emprunt de 3½ p. 100 et après avoir complètement étudié la question avec nos agents, nous avons décidé que le meilleur moyen de faire face à la situation était de faire une émission d'emprunt de nature différente et d'un caractère spécial qui serait conforme aux conditions du marché et qui serait plus alléchant pour les capitalistes. Nous avons pensé qu'en opérant ainsi nous ne pèserions pas beaucoup sur les cours de notre 3½ p. 100. Nous décidâmes, en conséquence, d'émettre cet emprunt au taux de 3¾ p. 100 et d'en faire un emprunt à courte échéance pour une période de dix années avec possibilité de le racheter après cinq ans, si nous le désirions. Uu autre motif qui nous a fait fixer cette période de dix ans, c'est que l'échéance tombe à un moment favorable quand nous ne serons pas embarrassés par d'autres échéances.

M. W. S. FIELDING

Les honorables députés qui ont pris la peine d'étudier l'état particulier dans lequel se trouve la dette de la France savent qu'une grande partie de la dette nationale française est entre les mains du peuple français qui achète les titres pour de très faibles montants. On a conseillé de faire une tentative pour atteindre le même genre de public en Angleterre et après une étude très approfondie, nous décidâmes que nous pourrions nous adresser aux petits capitalistes en Angleterre. Ce n'est pas que nous nous attendions en procédant ainsi a obtenir des capitaux importants parce qu'il faut un grand nombre de petites souscriptions pour couvrir un emprunt et je ne doute pas que si nous n'avions voulu considérer que nos propres intérêts nous aurions obtenu d'aussi bons résultats en ne nous adressant pas aux petits capitalistes.

J'ai pensé que ce système comportait une autre valeur différente de la simple idée d'obtenir de l'agent. Il y a en Angleterre des milliers de personnes possédant de petits revenus qui jamais ou rarement ne placent leur argent en valeurs du Canada et j'ai cru qu'il était à désirer que nous puissions atteindre ce public, non seulement pour obtenir son argent mais aussi pour l'intéresser aux affaires du Canada. J'ai pensé qu'une telle opération était bonne et alors, après une étude très minutieuse parce qu'en réalité c'était une nouveauté introduite dans les habitudes du marché monétaire de Londres, nous décidâmes de faire l'émission de cet emprunt en coupures aussi petites que £10. Cette expérience fut suivie avec la plus grande attention par le monde financier et le public en général. Le chancelier anglais de l'échiquier, M. David Lloyd George nous fit le grand honneur et le grand compliment d'approuver le projet et pour montrer son approbation, il souscrivit publiquement une de ces modestes coupures de £10 avec l'intention de donner le bon exemple à la classe moyenne d'Angleterre et je désire ici remercier M. Lloyd George pour ce témoignage de bonne volonté qu'il a accordé au Canada.

Il a été malheureusement critiqué; on lui a dit qu'il ferait mieux de s'occuper des finances de l'Angleterre et de laisser d'autres personnes s'occuper des finances du Canada. J'espère qu'il réussira en surveillant les finances anglaises; je sais que par la démarche qu'il a faite il a voulu adresser un compliment au Canada et je saisis cette occasion pour lui en exprimer ma reconnaissance.

Les journaux financiers d'Angleterre ont donné à ce projet leur plus cordial appui et le plus important d'entre eux, l' "Economist" de Londres l'a vivement recommandé et a exprimé l'espoir que le gouvernement anglais suivrait notre exemple. Je dois dire aussi que des publications non financières

d'Angleterre ont approuvé nos idées à ce sujet. Nous croyons et nous espérons que cette expérience nous sera utile, non pas tant en raison de la somme d'argent qu'elle nous a procuré que pour l'intérêt qu'elle a fait naître chez les petits capitalistes.

Nous avons reçu jusqu'à 603 demandes de personnes qui ont souscrit £90 ou moins, de sorte que nous avons eu un grand nombre de demandes bien que le montant total de leur souscription n'ait pas été très élevé. Nous aurions pu obtenir l'argent aussi facilement en nous adressant à un gros courtier et en le convainquant qu'il devait souscrire l'emprunt, mais étant donné l'exemple de la France pour de telles affaires et l'intérêt manifesté par des hommes d'expérience en Angleterre nous avons cru qu'il était bon de faire cette tentative d'intéresser des personnes de fortune moyenne dans tout le Royaume-Uni, aux valeurs du Canada et je crois que nous avons réussi.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la comparaison des frais pour les deux méthodes?

L'hon. M. FIELDING: C'est en réalité une très petite différence; c'est une simple question de travail de bureau et d'impression. Sans doute cela a donné un peu d'ennui aux personnes qui sont employées chez nos agents financiers à Londres, mais en dehors du travail plus important des bureaux et de l'impression, les frais n'en ont pas été augmentés. J'espère que lorsque nous aurons l'occasion d'aller de nouveau sur le marché financier nous verrons le même public, augmenté de nouvelles recrues, s'intéresser à nos emprunts et non seulement à nos emprunts mais à tout ce qui a trait à la prospérité du Canada.

Depuis l'émission de ce gros emprunt, nous avons emprunté d'autres sommes dont je dois parler à la Chambre. Nous avons fait deux emprunts, un de £1,000,000 et un de £500,000 formant un total de £1,500,000. Un de ces emprunts est pour une durée de douze mois et l'autre pour quinze mois.

Ces emprunts ont été négociés à une date toute récente, en vue de l'état plus favorable du marché monétaire, et le taux d'intérêt que nous avons dû consentir à payer est de $2\frac{5}{8}$ p. 100; c'est là le taux net à payer par l'Etat, y compris tous frais de banque et autres quelconques. Ainsi donc, notre opération financière la plus récente sous forme d'emprunt à courte échéance, c'est un emprunt de £1,500,000 au taux très bas de $2\frac{7}{8}$ p. 100.

M. SPROULE: S'il en est ainsi, comment arrivez-vous à conclure que notre moyenne est de $3\frac{1}{2}$ p. 100?

L'hon. M. FIELDING: Parce que c'étaient là des prêts à courte échéance, pour un an, dans un cas, et quinze mois dans l'autre, et on ne saurait les comparer avec des emprunts à longue échéance. Abstraction faite des emprunts temporaires promptement remboursés, nous avons contracté depuis 1896 jusqu'aujourd'hui des emprunts au chiffre de £27,470,242, somme assurément énorme. Mais il est important de noter que ces emprunts ont été contractés en grande partie, non pas pour faire face à des opérations nouvelles, mais en vue du remboursement d'anciens prêts venant à échéance. J'ai ici le tableau des emprunts qui sont échus et que nous avons remboursés depuis 1896:

EMPRUNTS ÉCHUS ET REMBOURSÉS DEPUIS 1896.

Les emprunts suivants ont été remboursés depuis 1896 :—

—	Montant.	Date.
4 p. 100 du chemin de fer Intercolonial, garanti	£ 1,500,000	1er octobre 1903.
" " " "	1,500,000	1er avril 1908.
4 p. 100 de la Terre de Rupert, garanti	300,000	1er avril 1904.
5 p. 100 du cheminde fer intercolonial, non garanti	500,000	1er octobre 1903.
4 p. 100 emprunt de 1875	1,000,000	1er novembre 1905.
4 p. 100 " 1876	2,500,000	1er novembre 1906.
	£ 7,000,000	
4 p. 100 " 1874 (partie)	1,595,256 14s. 6d.	1er mai 1904.
		1er mai 1907.
4 p. 100 " 1878-79	4,500,000	1er novembre 1908.
	£13,395,256 14s. 6d.	

Des fonds d'amortissement avaient été constitués en vue de certains de ces emprunts; il nous a fallu trouver les fonds pour solder le reste. Le remboursement de ces emprunts explique dans une très grande mesure le chiffre élevé des nouveaux emprunts que nous avons dû faire. Jusqu'en 1885, sauf dans un cas, nous avions constitué de modestes fonds d'amortissement variant d'un quart de un à 1 p. 100, en vue du remboursement de nos divers emprunts. Subséquemment à 1885, cette pratique de la

constitution de fonds d'amortissement a été abandonnée, n'étant pas jugée nécessaire. D'après ce que j'ai vu du marché monétaire de Londres, je suis porté à croire qu'il serait sage pour nous de revenir dans une certaine mesure à cette pratique du fonds d'amortissement; et je me propose en ce qui regarde tout emprunt futur de constituer un fonds d'amortissement d'un chiffre modérément élevé. Quant au chiffre exact, c'est une question de détail et il n'est pas nécessaire de le fixer pour le moment; mais je crois opportun de revenir à notre ancienne pratique et de constituer un fonds

EMPRUNTS DU DOMINION SUR

—	Prix au prospectus.	Prix obtenu.	Période d'emprunt, années.	Taux p. 100.	Chiffre total de l'émission.	Excompte ou prime.
		£ s. d.			£ s. d.	£ s. d.
Chemin de fer intercolonial, 1869, garanti	.....	105 12 11½	35	4	1,500,000 0 0	P. 112,946 0 0
Chemin de fer intercolonial, 1869, non-garanti.				5	500,000 0 0	
Chemin de fer intercolonial, 1873, garanti.	.....	104 7 8	30	4	1,500,000 0 0	P. 78,971 6 8
Terre de Rupert, garanti			31	4	300,000 0 0	
Emprunt de 1874	90	90 3 3	30	4	4,000,000 0 0	D. 393,476 17 6
Emprunt de 1875, garanti	.....	99 1 8	35	4	1,500,000 0 0	D. 22,930 9 1
Emprunt de 1875, non garanti			30	4	1,000,000 0 0	
Emprunt de 1876	91	91 0 0	30	4	2,500,000 0 0	D. 225,000 0 0
Emprunt de 1878, garanti	96½	96 11 9	35	4	1,700,000 0 0	D. 102,347 12 6
Emprunt de 1878, non garanti			30	4	1,500,000 0 0	
Emprunt de 1879	95	95 1 10½	29	4	3,000,000 0 0	D. 147,206 6 4
Emprunt de 1884	91	91 2 2	*25	3½	5,000,000 0 0	D. 445,870 0 0
Emprunt de 1885	99	101 1 8	*25	4	4,000,000 0 0	P. 43,416 0 0
Canada réduit	.....	.....	24½	4	6,443,136 2 9	D. 54,576 2 9
Emprunt de 1888	92½	95 1 0	50	3	4,000,000 0 0	D. 197,904 0 0
Emprunt de 1892	91	92 0 10½	46	3	2,250,000 0 0	D. 179,009 16 0
Emprunt de 1894	95	97 9 2	43	3	2,250,000 0 0	D. 57,145 6 9
Emprunt de 1897	91	91 10 5	50	2½	2,000,000 0 0	D. 169,625 5 0
Emprunt de 1908-12 à 4 p. 100	100	100 0 0	5	4	1,500,000 0 0	.....
Emprunt de 1930-50 à 3½ p. 100, (émission de février).	100	100 0 0	22¼ ou 42¼	3½	3,000,000 0 0	....
Emprunt de 1908, à 3¾ p. 100	100	100 0 0	4	3¾	5,000,000 0 0	.....
Emprunt de 1930-50 à 3½ p. 100, (émission d'octobre).	100	100 0 0	22 ou 42	3½	5,000,000 0 0	....
Emprunt à échéance différée.						
4 p. 100 de 1874 (éché. 1er mai, 1904)	.....	.....	3	4	2,500,000 0 0	.....
4 p. 100 de 1874 (éché. 1er mai, 1907)	.....	.....	4	4	1,831,398 1 5	.....

* Ou 50 ans calculés pour 25 ans seulement.

a Ne comprend pas la prime sur actions pour conversion en 3 p. 100, 1938.

b Ce chiffre comprend £11,943 2 6, résidu de la commutation du droit de timbre (au taux de 12s. 6d).

c Ce chiffre comprend £2,473 2 6, résidu de la valeur du droit de timbre restant dû (au taux de 2s. 6d).

d Ce chiffre comprend £9,374 7 6, résidu de la commutation du droit de timbre (au taux de 12s. 6d.)

DÉPARTEMENT DES FINANCES,
19 avril, 1909.

M. W. S. FIELDING.

d'amortissement quelconque pour chacun de ces emprunts.

En annexe aux exposés budgétaires d'années antérieures, il a été publié un état indiquant le prix de tous les emprunts depuis nombre d'années. Cette année il a été déposé un état supplémentaire; et je ferai peut-être bien d'inclure cet état dans mon exposé budgétaire. Si la Chambre le veut bien, je vais le mettre entre les mains du personnel des Débats, car dans le compte rendu il sera plus accessible que sous forme d'un simple état détaché:

LE MARCHÉ DE LONDRES DEPUIS 1067.

Prix obtenu.	Frais, y compris l'escompte pour versement immédiat et l'intérêt sur paiement partiels.	Somme perçue tous frais déduits.	Conversion des titres et obligations des emprunts à échéance.	Somme totale obtenue.	Chiffre réel du taux annuel de l'intérêt par unité.
£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	
2,112,946 0 0	29,896 18 5	2,083,049 1 7	....	.....	·04125
1,878,971 6 8	33,449 18 11	1,845,521 7 11	.....	.....	·03916
3,606,523 2 6	60,289 9 9	3,546,233 12 9	.....	....	·04875
2,477,069 10 11	42,847 16 1	2,434,221 14 10	.....	.....	·0416
2,275,000 0 0	57,122 9 7	2,217,877 10 5	.....	.....	.0475
2,897,652 7 6	36,852 15 7	2,860,799 11 11	.....	.....	·043
2,852,793 13 8	47,988 8 3	2,804,805 5 5	.....	.....	·045
4,554,130 0 0	94,693 3 4	4,459.436 16 8	.....	.....	·04042
4,043,416 0 0	82,098 2 1	3,961,317 17 11	.....	.....	·045
6,388,560 0 0	32,977 1 0	6,355,583 19 0	.....	.....	·04083
3,802,096 0 0	67,598 4 3	3,734,244 7 6	.....	.....	·0321
2,070,990 4 0	31,365 6 7	2,039,624 17 5	.....	.....	·0341
2,192,854 13 3	24,807 0 4	2,168,047 13 0	.....	.....	·0311
1,830,374 15 0	22,347 17 2	1,808,026 17 10	.....	.....	·0288
1,500,000 0 0	*a* 29,473 11 2	1,470,526 8 10	.....	.....	·04696
3,000,000 0 0	*b* 74,665 15 1	1,801,534 4 11	1,123,800 0 0	2,923,334 4 11	·03704
5,000,000 0 0	*a et c* 82,923 9 2	3,489,734 6 3	1,427,342 4 7	4,917,076 10 10	·04698
5,000,000 0 0	*d* 120,236 17 10	4,389,313 5 8	490,449 16 6	4,879,763 2 2	·03783
2,500,000 0 0	*a* 33,193 15 2	2,466,806 4 10	.....	....	·04556
1,831,398 1 5	*a* 26,819 19 4	1,804,578 2 1	.....	....	·04452

p. 100), encore dû sur inscription des certificats d'actions.
p. 100), sur £5,000,000 d'obligations à 3¾ p. 100.
p. 100), encore dû sur inscription des certificats d'actions.

J'ai entendu critiquer les conditions auxquelles nos emprunts ont été faits, mais je suis heureux d'être en état de déclarer qu'il n'y a rien de fondé dans cette accusation que nos emprunts ont occasionné des dépenses excessives. Comme nous avons eu à faire des opérations considérables, nous avons naturellement dû payer de fortes sommes. Depuis quelques années nos opérations financières se sont chiffrées par des sommes énormes et ces opérations nécessitent toujours des frais très élevés; mais j'ai la satisfaction de pouvoir affirmer qu'en toutes circonstances, autant que j'ai pu m'en rendre compte, les frais encourus ont été raisonnables et modérés. Dans l'ensemble, nous payons aujourd'hui, sur nos emprunts, ce que nous payions par le passé.

La Banque de Montréal, qui agit comme notre agent financier à Londres, demande le même taux que depuis nombre d'années et nous n'avons aucune raison de croire que ce taux est excessif. Il n'y a dans ces dépenses qu'un seul item nouveau, un seul item qui ne se trouvait pas dans les emprunts précédents, c'est la commission des agents qui se chargent de lancer l'emprunt. Cette commission s'est élevée quelques fois de trois quarts à 1 pour 100 et d'autres fois, quand les conditions du marché n'étaient pas aussi favorables, un pour cent. Un pour cent est à peu près le taux auquel les emprunts de premier ordre peuvent être placés à Londres.

On a recours aux services de ces agents financiers pour être certain que l'on touchera la somme qu'on désire emprunter.

Ces agents sont les meilleurs juges de la valeur d'un emprunt; ils sont, dans un sens, meilleurs juges que le public lui-même, et il est arrivé quelque fois que le public ne s'est pas montré disposé à un emprunt lancé par eux. L'agent qui est un financier de grande expérience et qui pèse toutes les circonstances peut se faire une assez juste idée de la valeur d'un emprunt et si le ministre des Finances est satisfait du prix auquel l'agent consent à se charger de l'emprunt, l'opération est conclue et le ministre est certain qu'il aura la somme dont il a besoin, sans s'inquiéter de savoir si le public souscrira ou non. A certains points de vue, il est préférable que le public souscrive; mais s'il montrait trop d'empressement à souscrire; si l'emprunt était couvert plusieurs fois, on pourrait accuser le ministre de s'être trompé, d'avoir fixé le taux de l'émission trop bas, ou en d'autres termes, de vendre sa marchandise trop bon marché.

Le public n'a souscrit que 41 p. 100 de notre dernier emprunt, et c'est la meilleur preuve que notre agent financier nous avait fait les meilleures conditions possibles. Si nous n'avions pas eu recours aux services d'un agent financier, nous aurions été obligés d'émettre nos obligations à un prix moins élevé. C'est pourquoi je suis convaincu que le nouveau mode de vendre l'emprunt à des agents financiers (tout en regrettant d'être obligé d'y recourir) offre l'avantage d'assurer le Gouvernement que son emprunt sera placé dans les conditions les plus avantageuses. A l'heure présente, pas un seul gouvernement colonial n'emprunte à Londres sans se servir d'un agent. Je ne crois même pas me tromper en disant qu'aucun gouvernement n'emprunte à Londres sans l'intermédiaire d'une agence financière. C'est maintenant une coutume établie sur le marché monétaire.

Le gouvernement impérial pour placer le dernier emprunt du gouvernement des Indes, qui n'est au fond qu'un emprunt impérial, et qui a été lancé quelques jours après notre emprunt de £6,000,000, a dû recourir aux services d'une agence financière et il a payé la même commission que nous. La Chambre peut voir par là qu'en payant cette commission qui n'apparaît pas dans les emprunts des années précédentes, nous n'avons fait que nous conformer à une coutume établie, que suivent tous les gouvernements et même le gouvernement impérial, dans le dernier emprunt indien. Grâce à ce nouveau mode, le public sait qu'il aura une autre chance de souscrire. Si l'on suppose que l'emprunt ne sera pas en grande demande, un souscripteur, même s'il désire placer des sommes considérables, se dira: Je ne souscrirai pas et les obligations resteront entre les mains de l'agence; il se produira nécessairement une baisse et je pourrai alors m'en procurer à de meilleures conditions. Cela arrive quelquefois, mais ce n'est pas ce qui a lieu dans notre cas. Tout l'emprunt ne fut pas souscrit du premier coup, mais dès qu'il fut connu que le public en avait pris 41 p. 100, les souscripteurs affluèrent pour obtenir ce qu'il en restait et d'après la dernière côte, cet emprunt fait prime de 3½ p. 100 sur le marché.

Je dirai un mot maintenant de quelques emprunts qui arriveront bientôt à échéance, c'est-à-dire des emprunts dont nous aurons à nous occuper au cours des années 1909, 1910 et 1911. L'emprunt de £5,000,000 à 3½ p. 100, contracté en 1884, est rachetable, au choix du Gouvernement, entre le 1er juin 1909 et le 1er juin 1934, en donnant un avis de six mois. Nous pourrions, par conséquent, racheter cet emprunt dès cette année, mais dans les conditions actuelles, il ne serait pas avantageux de le faire, puisque nous n'avons aucune raison de supposer que nous pourrions obtenir mieux que 3½ p. 100, et partant nous n'avons donné aucun avis de rachat.

Le 1er janvier prochain l'emprunt réduit de £6,443,136, à 4 p. 100, arrive à échéance.

M. W. S. FIELDING.

Nous avons à cette fin £2,205,573 dans le fonds d'amortissement, ce qui laisse une somme de £4,237,563 que nous aurons à payer.

L'emprunt de £4,000,000 à 4 pour 100, contracté en 1885, peut se rembourser à toute époque entre janvier 1910 et 1935, le Gouvernement donnant six mois d'avis. Nous n'avons pas à nous occuper de cet emprunt maintenant; il en sera question plus tard. L'emprunt garanti de 1875, £1,500,000 à 4 p. 100, est rachetable le 1er octobre 1910; nous avons pour cela un fonds d'amortissement qui représente à peu près la moitié de cette somme. L'emprunt de £1,831,398 à 4 p. 100, contracté en 1874, écherra le 1er mai 1911.

Tels sont les emprunts auxquels il nous faudra pourvoir d'ici à trois ans; nous devrons en outre prélever les sommes nécessaires à l'exécution de nos grands travaux publics, à la construction du Transcontinental notamment.

Je constate avec chagrin que l'on s'est permis de tenir, tant en cette Chambre qu'au dehors,—et avec les meilleures intentions du monde, sans doute,—les propos les plus erronés au sujet du crédit du Dominion. Quelque attachement que j'aie pour mon propre parti politique, je ne crois pas qu'il se trouve de l'un ou de l'autre côté de la Chambre un seul député qui soit animé du désir de déprécier le crédit du Canada. Je suis convaincu que ces propos erronés résultant de faux renseignements et non de l'intention d'énoncer autre chose que les faits. Certains ont affirmé, par exemple, que le crédit du Canada est en baisse parce que nous avons contracté récemment un emprunt à 4 p. 100, quand, en 1897, nous en avions négocié un à longue échéance, au taux de 2¾ p. 100, ou à peu près. Rien ne motive une telle assertion.

Quand on fait des comparaisons de cette sorte, il importe tout d'abord de tenir compte de la différence qui existe entre les diverses catégories d'emprunts. L'emprunt à longue échéance est celui qui doit se pouvoir négocier aux meilleures conditions. On obtient parfois l'argent à bon compte par l'émission de bons du Trésor rachetable à brève échéance, tout comme à New-York on réussit quelque fois à faire, à un taux peu élevé, des emprunts remboursables à commandement. Mais quand l'argent abonde sur la place, c'est l'emprunt à longue échéance, tel l'emprunt rachetable dans cinquante ans, qui est le plus en faveur auprès du commun des spéculateurs.

L'emprunt que nous avons récemment négocié est rachetable dans dix ans, et nous nous sommes réservé le droit de le rembourser dans cinq ans, tandis que celui de 1897 n'était rachetable qu'au bout de cinquante ans et avait été négocié au moment où les conditions les plus favorables prévalaient sur la place.

Il est une autre considération qu'il importe de ne jamais perdre de vue: c'est que l'argent est assujéti à la hausse et à la baisse comme toute autre chose et qu'il faut en donner le prix courant quand on est obligé d'en emprunter. On se trompe donc du tout au tout en disant que notre crédit est en baisse parce qu'après avoir emprunté à 2¾ p. 100 en 1897, nous sommes maintenant obligés de payer 4 p. 100. En 1897, la situation financière était merveilleusement favorable, et nous avons pu obtenir un prix remarquablement élevé de nos bons portant intérêt à 2½ p. 100. On dirait que nous avons négocié cet emprunt au moment psychologique, car on n'a jamais vu une colonie obtenir de l'argent à aussi bon compte. L'aubaine ne s'est jamais renouvelée.

Le goût des capitalistes anglais accuse un changement depuis quelques années. Il fut un temps où ils ne prenaient que des effets publics de tout premier ordre, tels que les consolidés anglais ou les effets garantis par le gouvernement du Canada; pour les obtenir, ils n'hésitaient pas à en donner un prix élevé et se contentaient d'un taux d'intérêt modeste. A l'heure actuelle, ils deviennent plus hardis, ils commencent à risquer leurs capitaux en les prêtant à l'étranger. Ainsi, au moment même où nous cherchions à négocier un emprunt à 3¾ p. 100, on offrait au public des effets russes portant intérêt à 4½ qui trouvèrent preneur à moins de 90. Beaucoup de capitalistes anglais qui autrefois, ne voulaient même pas entendre parler de ces effets étrangers, ne se font plus scrupule de les prendre; d'où il suit que la demande des effets de premier ordre se fait moindre et qu'il devient un peu plus difficile de négocier ces effets au prix le plus élevé.

Prenons comme exemple la baisse des consolidés anglais, qui sont bien les meilleurs effets qui soient au monde. En 1897, ils portaient intérêt à 2¾ p. 100 et étaient cotés à 113⅞. De 2¾ p. 100 qu'il était, le taux de l'intérêt n'est plus que de 2 p. 100; on peut attribuer dans une certaine mesure, mais non entièrement à cet écart l'abaissement de la cote. J'ai sous les yeux la cote la plus récente, et je constate que les consolidés anglais sont cotés à 85 1/16 et que tout récemment encore, ils étaient à 80. De la baisse des consolidés, de ce que le gouvernement anglais est obligé de payer l'argent plus cher il ne serait pas juste de conclure à l'amoindrissement du crédit de ce gouvernement. Ce n'est pas ce que signifie la baisse. Elle signifie simplement que l'argent est assujéti à la hausse et à la baisse et que le gouvernement anglais, le gouvernement canadien, tous les gouvernements du monde doivent se résoudre à en donner le prix une autre comparaison.

Au nombre des meilleurs effets émis en Angleterre, se trouve ce qu'on appelle les

Metropolitan Stocks—ce sont des actions émises par le conseil de comté de Londres, d'une valeur précieuse, qui ne le cèdent peut-être qu'aux seuls effets du gouvernement anglais. En 1896, les Metropolitan portant intérêt à 3½ p. 100 étaient cotés à leur plus haute valeur, à 128½, tandis que les effets canadiens portant intérêt à 3½ p. 100 étaient cotés à 111⅝. Ces deux catégories d'effets portent intérêt au même taux, et cependant, en 1896, il y avait contre le Canada une différence de 16⅞. En 1908, les Metropolitan à 3½ p. 100 étaient cotés à 10⅛ et le 3½ p. 100 canadien à 101¾, soit contre les effets canadiens une différence de 2⅜.

Le meilleur moyen de juger le crédit du Canada, c'est de prendre quelque autre effet de premier ordre, de comparer le prix auqul cet effet était autrefois coté à celui que l'on obtenait des effets canadiens à la même époque, et de trouver ensuite l'écart qui s'accuse aujourd'hui entre ces mêmes effets. Ainsi, en 1896, la cote plaçait les Metropolitan stocks à 16 points et ⅞ au-dessus des effets canadiens, et en 1908, l'écart n'était plus que de 2 points et ⅜. Mes honorables amis verront par là que si l'argent nous a coûté un peu plus cher, cela n'indique aucun amoindrissement du crédit du Canada.

M. AMES : Le ministre a-t-il les données relatives à notre 3 p. 100?

L'hon. M. FIELDING: Non; mais je suis sûr qu'en comparant notre 3 p. 100 aux Metropolitan à 3 p. 100, on obtiendra le même résultat. J'ai fait relever ces cotes avec la plus entière bonne foi. Si les autres venaient à indiquer autre chose, je m'empresserais de les signaler plus tard à l'attention de la Chambre; mais j'ai lieu de croire qu'elles indiqueront à peu près la même chose.

Le 31 mars 1908, la dette nette du Canada se chiffrait à $277,960,859.84. J'ai dit qu'il y serait ajouté $46,000,000 en 1909. En tenant compte de nos prévisions les plus justes, notre dette nette doit, le 31 mars 1909, se chiffrer à tout près de $323,960,859.84. Depuis le 31 juin 1896, notre dette s'est accrue de $65,463,427.07, ce qui, réparti en 12 ans et neuf mois, représente une moyenne de $5,134,386.43 par année. Dans cette augmentation, le Transcontinental figure pour $52,574,131.71. Abstraction faite de cette somme, la dette nette se serait accrue de $12,889,295.36 en 12 ans et neuf mois, soit de $1,010,925.12 par année. Ainsi, en mettant à part l'entreprise du Transcontinental qui constitue un chef spécial de dépense, on voit que l'augmentation de la dette publique pendant toute cette période n'a rien d'excessif.

Pour ce qui est du fardeau de la dette, dont on se préoccupe parfois, il est tout naturel que dans un pays comme le Canada on ajoute de temps à autre au chiffre de la dette publique. On ne saurait s'attendre à ce que le développement d'un pays comme le nôtre s'effectue sans accroissement de la dette publique. Lorsque, en diverses occasions, j'ai eu le plaisir d'annoncer quelques réductions de la dette publique, j'ai toujours eu soin de rappeler que les circonstances étaient exceptionnelles, que nous devrions nous attendre d'une année à l'autre à voir grossir le chiffre de la dette nationale.

Si nous devons considérer la dette publique comme un fardeau, il faut, d'autre part, tenir compte du nombre de ceux qui sont appelés à supporter ce fardeau. Le dénombrement de la population n'a pas lieu tous les ans, mais le département du recensement fait chaque année des calculs approximatifs qui, à tout prendre, me paraissent à peu près exacts. Je me fonderai donc sur les données du dernier relevé officiel de la population.

En tenant compte de ce que l'expérience nous apprend être l'accroissement naturel de la population, en tenant un compte précis du nombre des immigrants venus en ce pays, on obtient chaque année un état assez exact du chiffre de la population. Je me suis fait dresser un état de ce genre, et je suis bien aise de pouvoir annoncer que notre population se chiffre aujourd'hui à plus de 7,000,000 d'âmes.

Je vais donner lecture d'un état indiquant quels ont été chaque année, depuis 1891 la dette du Canada, le chiffre de la population et celui de la dette nette par tête. Dès lors qu'il y a lieu de définir le fardeau de la dette, on conviendra qu'il importe de tenir compte du nombre de ceux qui portent ce fardeau. Or, que constate-t-on? En 1896, il y a treize ans la dette nette du Canada était de $50.82 par tête de la population, tandis que le 31 mars dernier, répartie entre les 7,085,219 habitants du Canada—chiffre établi par le service du recensement et que j'ai lieu de croire à peu près exact—elle n'était plus que de $42.72. On a donc le plaisir de constater que, eu égard au nombre de ceux qui le portent, le fardeau de la dette publique, loin de tendre à devenir plus lourd, est plus léger qu'à l'époque de l'avènement du gouvernement actuel, il y a treize ans.

Pour chaque année, les données sont comme suit :

Dette nette par tête.

Année.	Population.	Dette nette.	Dette nette par tête.
1891..	4,844,366	$237,809,030 51	49:09
1892..	4,889,266	241,131,434 44	49:15
1893..	4,935,748	241,681,039 61	48:96
1894..	4,983,903	246,183,029 48	49:40
1895..	5,003,839	253,074,927 09	50:57
1896..	5,086,061	258,497,432 77	50:82
1897..	5,141,508	261,538,596 46	50:87
1898..	5,199,267	263,956,398 91	50:77

Année.	Population.	Dette nette.	Dette nette par tête.
1899..	5,259,491	266,273,446 60	50:62
1900..	5,322,348	265,493,806 89	49:88
1901..	5,413,370	268,480,003 69	49:59
1902..	5,537,500	271,829,089 62	49:08
1903..	5,712,190	261,606,988 87	45:79
1904..	5,890,066	260,867,718 60	44:29
1905..	6,091,136	266,224,166 60	43:70
1906..	6,323,557	267,042,977 75	42:23
1907..	6,655,904	263,671,859 96	39:61
1908..	6,863,500	277,960,859 84	40:49
1909..	7,085,219	*323,960,859 84	45:72

*Approximativement.

Il est un autre aspect de la question. Dans un de ses discours sur la situation financière du pays, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a dit qu'un des moyens de déterminer le fardeau de la dette consiste à faire entrer en ligne de compte la somme de l'intérêt à payer. C'est exact, à cette réserve près qu'il faut aussi tenir compte du nombre de ceux qui portent le fardeau.

En 1896, le montant de l'intérêt payé sur la dette publique était de $10,502,429.90 et celui de l'intérêt reçu sur nos placements, de $1,370,000.56 donnant une différence nette de $9,132,439.34 ce qui représentait $1.79 par tête. C'est donc $1.79 que chacun de nous a dû payer en 1896, comme intérêt sur la dette nationale. En appliquant les mêmes calculs aux opérations de l'exercice clos le 31 mars dernier, nous constations que l'intérêt sur la dette s'élèvera presque à $11,636,550.87. L'intérêt perçu sur nos placements a été de $2,168,601.04; de sorte que, lorsque les comptes seront définitivement arrêtés, l'intérêt net versé pendant l'exercice aura été de près de $9,467,949.83, soit $1.33, par tête, comparativement à $1.79, par tête, en 1896.

Ces calculs dans lesquels il est tenu compte, non seulement, de l'augmentation de la dette mais aussi de l'accroissement du nombre des contribuables—méthode arithmétique dont toute la députation admettra la légitimité, j'en suis certain—démontrent que si l'essor que le Canada a pris nous a obligés à augmenter considérablement la dette nationale, son accroissement n'a pas été aussi rapide que l'augmentation du chiffre de notre population, et que le fardeau de l'intérêt est beaucoup moins lourd aujourd'hui qu'il y a treize ans.

On a discuté ici et ailleurs sur l'état de notre actif. Certains biens qui n'ont guère de valeur, d'autres qui n'en ont aucune pour ainsi dire, figurent dans nos livres de compte. Aucun bien semblable n'a été inscrit parmi notre actif pendant les dernières années; ceux qui sont mentionnés dans notre bilan le sont depuis longtemps. Nous avons cru bien faire en n'opérant pas de changements et en laissant les choses en l'état. De temps à autre, à de longs intervalles, le comité des comptes publics corrige l'état financier. Je suis bien aise d'apprendre que cela a lieu cette année et que nombre de ces inscriptions seront biffées. Mais je suis convaincu que le montant des inscriptions qu'on élaguera—inscriptions qui remontent à plusieurs années avant l'époque où j'ai pris l'administration des finances—ne sera pas élevé; il sera même très faible si on le compare à la totalité de l'actif. Je reconnais volontiers qu'il y a lieu de corriger l'état financier et de le faire concorder avec la situation actuelle.

Je désire confirmer ce que j'ai dit antérieurement, au cours de cette session, des dépôts dans les caisses d'économie. On m'a demandé si nous nous proposions d'élever le taux de l'intérêt payé sur ces dépôts. J'ai répondu que telle n'était pas notre intention, que ces dépôts constituaient pour ainsi dire des prêts à demande et qu'on ne devait pas s'attendre à toucher l'intérêt sur ces dépôts au même taux que sur des placements ordinaires. Mais j'ai ajouté que je serais bien aise de fournir les moyens de convertir ces dépôts en placements d'un caractère plus stable. Je le répète. Si tel est le désir des déposants des caisses d'économie, nous émettons volontiers de nouvelles actions de $50, ou plus, rapportant 3½ p. 100 et remboursables en 1925. Par conséquent, si des déposants veulent faire un placement plus stable, ils pourront convertir leurs fonds en actions de la caisse d'économie au taux d'intérêt que j'ai mentionné.

M. J. D. REID: Au pair?

L'hon. M. FIELDING: Oui. A franchement parler, je ne m'attends pas qu'il y ait beaucoup de demandes; je suis d'avis que les déposants des caisses d'économie attachent plus d'importance à la commodité et à la sécurité de leurs dépôts qu'au taux de l'intérêt.

M. NESBITT: Le ministre veut-il nous dire comment l'intérêt sera payé—annuellement ou semestriellement?

L'hon. M. FIELDING: Semestriellement. Nous ne nous proposons pas de faire subir de profondes modifications au tarif. Les deux changements que je désire sont plutôt de la nature d'un remaniement que d'une innovation qui influerait sur les finances de l'Etat.

Depuis quelques années, on s'est beaucoup occupé au Canada de la culture de la betterave dans le dessein de s'en servir pour fabriquer du sucre raffiné. On ne peut plus mettre en doute que nous puissions récolter au Canada des betteraves de la qualité requise pour cette industrie; il est établi que les betteraves canadiennes conviennent bien à la fabrication du sucre. On se demande aujourd'hui comment nous pourrions, grâce à l'encouragement qu'il est d'usage d'accorder aux autres branches de

l'industrie canadienne, assurer à cette entreprise un succès économique durable.

Les intéressés déclarent qu'il est possible d'obtenir ce résultat, mais ils demandent qu'on leur accorde une aide spéciale au début de leur entreprise. Aussi, plusieurs années durant, nous leur avons fait des concessions, en leur permettant d'importer leur outillage en franchise. Il y a des années, nous leur avons fait une autre concession en autorisant l'importation du sucre de provenance étrangère aux mêmes conditions que le sucre des Antilles, admis au bénéfice du tarif de faveur.

Dans d'autres pays, on exploite l'industrie betteravière de manière à fabriquer, non seulement du sucre raffiné, comme au Canada, mais aussi un produit intermédiaire, appelé sucre brut, qu'on peut emmagasiner, manutentionner et expédier dans toutes les parties de l'univers, ainsi qu'on le fait. Nous n'en sommes pas rendus là au Canada; nous fabriquons rapidement le produit fini avec la betterave. Il est admis, je crois, qu'on obtient de cette manière du sucre d'excellente qualité, à Wallaceburg. Mais, cela ne permet aux fabricants d'exploiter leur établissement que pendant un court espace de temps. Afin de prolonger leurs opérations et de les rendre plus économiques, ils demandent la permission d'importer le sucre de provenance étrangère aux conditions imposées par le tarif de faveur. Il ne leur convient pas de faire usage du sucre des Antilles et ils se plaignent d'être tenus d'acquitter le droit plus élevé lorsqu'ils font venir du sucre de l'étranger.

Aussi, il y a deux ans, nous avons consenti à leur accorder pendant trois années le privilège d'importer du sucre de l'étranger en acquittant le même droit qu'on exige pour le sucre de provenance anglaise. Il était stipulé qu'ils pourraient importer deux tonnes de sucre pour chaque tonne de sucre raffiné qu'ils produiraient avec la betterave canadienne. Notre tarif leur confère encore ce privilège, mais celui-ci expire à la fin de l'exercice en cours.

Les promoteurs de cette industrie, non seulement les raffineurs, mais un groupe important qui comprend des cultivateurs, des commerçants et autres qui ont un intérêt dans l'industrie betteravière, nous ont priés de faire une nouvelle concession du même genre. Nous avons décidé de maintenir le système actuel pendant trois autres années, puis de la conserver deux années de plus en imposant certaines restrictions. C'est-à-dire que, pendant trois ans, les fabriçants pourront importer comme aujourd'hui deux tonnes de sucre étranger pour chaque tonne du sucre raffiné qu'ils tireront des betteraves canadiennes dans leurs usines, et que, pendant deux autres années, il leur sera permis d'importer une tonne de sucre étranger pour chaque tonne de sucre raffiné qu'ils fabriqueront avec des betteraves canadiennes.

M. W. S. FIELDING.

M. HUGHES: Le ministre veut dire deux tonnes de sucre brut de provenance étrangère, n'est-ce pas ?

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

M. HUGHES : De sucre de betterave brut ?

L'hon. M. FIELDING: Ils préfèrent le sucre de betterave brut, mais nous ne pouvons pas imposer cette restriction.

Voilà ce qui concerne l'industrie betteravière qui, je le répète, éveille l'intérêt et la sympathie d'un grand nombre de personnes et que nous désirons encourager de cette façon au début. Nous espérons qu'elle pourra, sous peu, se passer de ces faveurs spéciales et s'établir d'une façon durable et avantageuse, grâce à la protection que l'Etat accorde aux autres branches de l'industrie nationale.

Un autre aspect de la question des sucres nous a causé de l'inquiétude. Les droits dont sont frappés les sucres bruts de provenance anglaise ont été établis dans l'hypothèse que les raffineurs canadiens—il ne s'agit plus des raffineurs de sucre de betterave, mais des fabricants de toutes sortes de sucre, des raffineurs de l'Est et du littoral du Pacifique—importeraient leur sucre brut sous l'empire du tarif de faveur et n'acquitteraient que les droits différentiels, et les droits sur le sucre raffiné anglais ont, conséquemment, été établis de manière à accorder à nos raffineurs une dose modérée de protection. Les raffineurs nous ont représenté qu'ils ne peuvent pas importé assez de sucre anglais sous l'empire du tarif de faveur de manière à se prévaloir des avantages douaniers que nous voulions leur conférer. Ils rencontrent deux obstacles, disent-ils. D'abord, ils ne peuvent pas parfois se procurer assez de sucre des Antilles—et, lorsque nous parlons de sucre de provenance anglaise, c'est en réalité du sucre des Antilles qu'il s'agit, car il n'y a pas d'autre marche rapproché—ils ne peuvent pas parfois, disent-ils, se procurer assez de sucre de provenance anglaise de la qualité dont ils ont besoin.

Ils ont un grief plus sérieux. Il existe, disent-ils, un trust entre les planteurs des Antilles, les producteurs de sucre, conclu entre leurs agents et commissiares de Londres, qui ne permettent pas aux raffineurs canadiens d'acheter le sucre des Antilles aux mêmes conditions que les raffineurs anglais.

On a beaucoup discuté pour savoir à qui la préférence profiterait. Un jour, les négociants des Antilles se plaignirent que les raffineurs du Canada agissiaent de manière à accaparer tous les avantages. Aujourd'hui, les rôles sont intervertis. Nos raffineurs canadiens déclarent que le trust

leur vend le sucre des Antilles à un prix tel qu'ils n'ont aucun avantage à l'acheter de préférence au sucre de provenance étrangère qui est frappé d'un droit plus élevé. Naturellement, quel que soit le prix d'achat du sucre des Antilles, nos fabricants ont un droit moins élevé à payer. Mais ils prétendent qu'ils sont obligés de payer le sucre plus cher, quoique le droit ne soit pas plus élevé. Ils affirment que les planteurs des Antilles, par l'intermédiaire d'un commissaire ou agent de Londres, s'assurent du prix exact auquel ils peuvent porter leurs produits au Canada et qu'ils ne les vendent qu'à ce prix-là, de sorte que les raffineurs canadiens sont tenus d'acheter à des conditions qui les obligent à payer le droit imposé par le tarif de faveur, outre le prix du sucre, tandis que leurs rivaux pour la vente du sucre raffiné, les raffineurs anglais, s'approvisionnent sur un marché libre pour bien dire.

L'hon. M. HAGGART: Vous êtes-vous enquis du bien fondé de ces griefs?

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avons pas fait d'enquête officielle, et il est toujours bon d'entendre les deux versions. Je dois dire que les raffineurs, qui jouissent, d'ordinaire, d'une excellente réputation et qui, j'en ai la ferme conviction, veulent agir loyalement, ont exposé leur cause d'une manière qui m'a vivement frappé. Quoi qu'il en soit, nous avons décidé de proposer un remède qui, sans nuire beaucoup aux planteurs des Antilles, aplanira la difficulté qui pourrait exister, du moins, dans une certaine mesure. Nous nous proposons de conférer aux raffineurs qui ne s'occupent pas de l'industrie betteravière—nous avons déjà pris des mesures à l'égard de ces derniers—nous nous proposons, dis-je, de conférer aux raffineurs le privilège d'importer le suc de provenance étrangère sous l'empire du tarif de faveur, mais seulement jusqu'à concurrence d'un cinquième de leur production de sucre raffiné.

Un honorable DEPUTE: S'agit-il du sucre brut?

L'hon. M. FIELDING: Tout ceci s'applique au sucre brut. Voici quel en serait le résultat: Si, comme on le prétend, cette coalition existe, le raffineur pourrait alors, au même prix, écouler une modique partie de ses produits sur les marchés étrangers. L'effet en serait aussi probablement de mettre fin à cette prétendue coalition. Lorsque nous avons accordé aux Antilles le tarif de faveur, nous étions convaincus qu'en réduisant les droits sur les produits d'un pays étranger nous faisions preuve d'amitié et encouragions le commerce avec ce pays. Mais toute bonne transaction doit bénéficier à l'acheteur comme au vendeur. L'intention n'était certainement pas de faire de ce tarif de faveur un instrument d'oppression.

C'est là un sujet qui exige une étude sérieuse. S'il fallait permettre l'importation d'une très grande quantité de sucre étranger sur lequel l'on ne percevrait que les droits préférentiels, nous abolirions probablement le tarif de faveur, ce que nous ne voulons pas faire. Mais nous sommes d'avis qu'en important en quantité modérée nous aidons le raffineur, et signalons en même temps au producteur des Antilles que le traitement doit être réciproque et qu'il ne doit pas se prévaloir du tarif de faveur pour favoriser le raffineur étranger au détriment du raffineur canadien.

L'on nous a demandé de faire partie d'une commission d'enquête que nommera le gouvernement britannique dans le but d'étudier les relations commerciales entre le Canada et les Antilles, et nous avons consenti. Ce n'est pas là un projet nouveau.

L'on se rappellera qu'il y a un an ou deux le Canada fut invité à une conférence qui eut lieu dans l'île de Barbade et qui ne devait être d'abord qu'une conférence intercoloniale. A cete conférence où nous avions délégué M. Parmelee, l'ancien sous-ministre du Commerce, et M. A. E. Jones, un marchand d'Halifax ayant une grande expérience du commerce avec les Antilles, s'inaugura le mouvement vers de meilleures relations commerciales. Entrant dans ce mouvement, la colonie de Barbade adopta un tarif de faveur pour certains articles canadiens en y mettant la condition que le Canada, en retour, non seulement maintiendrait le tarif de faveur actuel, mais augmenterait la préférence. Comme nous pouvions difficilement traiter avec une seule de ces îles, nous n'avons pas crû devoir répondre aux propositions du gouvernement de Barbade. Cependant nous avons averti les autorités impériales, qui sont responsables du gouvernement de ces colonies de la Couronne, que si elles désiraient étudier plus murement cette question, nous étions prêts à nous joindre à une conférence qui s'enquerrait des relations commerciales entre le Canada et les Antilles, et où le Canada serait représenté. Bien que certaines négociations ait eu lieu, je ne sais pas encore qui représentera le Canada. Néanmoins le Canada aura certainement ses représentants à cette conférence. L'enquête devra être très complète.

L'on y étudiera cette question de coalition, et s'il est établi qu'elle existe, nous espérons et croyons que nos amis des Antilles comprendront que ce n'est pas ainsi qu'ils doivent répondre à nos efforts pour encourager le commerce avec cette colonie. Nous nous sommes certainement efforcés d'encourager ce commerce et nous croyions qu'en facilitant l'entrée de nos marchés au sucre des Antilles, nous tendions une main secourable à leur population, et aidions en même temps nos consommateurs en abaissant les droits. Comme moyen temporaire,

en attendant cette enquête dont j'ai parlé. Nous voulons permettre aux raffineurs de l'Est, excepté les fabricants de sucre de betterave, d'importer au taux préférentiel du sucre brut étranger jusqu'à un cinquième en poids de la quantité de sucre raffiné que produit leurs raffineries. Nous comptons que cela leur permettra de faire face aux difficultés du moment, en attendant cette enquête qui, nous l'espérons, aura lieu l'an prochain.

M. AMES: Est-ce l'intention d'appliquer le remède avant ou après l'enquête?

L'hon. M. FIELDING: Nous croyons que les circonstances nous justifieraient de le faire dès maintenant. Si nous sommes en tous points satisfaits de l'enquête, il nous faudra probablement appliquer un remède encore plus drastique. Je crois que les renseignements que nous avons sont suffisants pour nous justifier d'accorder ce secours à nos raffineurs. Cependant, ce n'est pas notre intention de leur accorder ce privilège pour une période déterminée. Nous le leur accordons pour une période indéterminée, avec l'entente que le Parlement ne leur donne pas un droit imprescriptible, mais qu'après enquête il peut le retirer quand il voudra.

M. AMES: Par un vote du Parlement?

L'hon. M. FIELDING: Par un vote du Parlement seulement. Nous sommes d'avis que même dans le tarif le temps doit être déterminé et ne peut pas dépendre d'un simple arrêté ministériel.

J'ai dit que nous n'avions pas l'intention d'apporter d'autres modifications au tarif. Nous ne voulons pas dire par là que le tarif est parfait. Je ne crois pas qu'au Canada nous ayons jamais un tarif qui ne se prêtera pas à la critique et dont tout le monde sera satisfait. Mais nous nous rappelons qu'il n'y a que deux ans que nous avons remanié notre tarif et nous pensons que l'idée de la stabilité des droits a son influence sur le commerce du pays. Nous croyons que les hommes d'affaires canadiens, autres que ceux qui désirent des changements particuliers pour leur propre commerce, concèderont volontiers qu'il n'est pas à propos de modifier fréquemment le tarif et qu'il est parfois préférable de souffrir quelque léger inconvénient que de constamment modifier. Nous n'avons donc aucun changement à proposer, excepté pour les items se rapportant aux sucres qui n'affectent nullement les droits ni le revenu.

Au cours de la longue période des treize dernières années, j'ai eu le plaisir, chaque année, de présenter au parlement du Canada l'état financier du pays que nous appelons communément le budget. Chaque fois, j'ai pu faire à la Chambre l'historique de l'expansion du commerce, de l'augmentation du revenu et de la population, de la prospérité des affaires, de tout ce qui a contribué au progrès du pays.

Les conditions ont été moins favorables au cours de la dernière année.

La gêne du marché monétaire commencée à l'automne de 1907 et qui fut presque universelle, affecta sérieusement le commerce de tous les pays. Nos voisins du Sud en souffrirent peut-être plus que tout autre pays. Une panique y paralysa l'industrie et le commerce. Nous ne pouvions nous attendre, dans ces conditions, que le Canada échappât complètement à la crise. Nous avouons que nous avons quelque peu souffert de cette crise financière. Néanmoins, si nous regardons en arrière, nous avons raison de nous glorifier du fait que le Canada a pu si bien franchir cette crise. Quelqu'en soit la cause—et je ne veux pas m'arrêter à la chercher—nous pouvons nous féliciter de ce que, dans ce temps d'épreuve, le Canada, son commerce, ses institutions, tout ce qui est canadien a bravé la tempête, bien qu'ici et là la gêne du marché monétaire se soit fait sentir.

Je crois, monsieur l'Orateur, que s'annonce une aurore nouvelle. Nous voyons déjà des présages de conditions meilleures, et le Canada avec sa population énergique et grandissante, ses immenses ressources, les progrès constants des provinces de l'Ouest, peut compter sur un brillant avenir.

Je lisais l'autre jour, dans les journaux, que les Etats-Unis seuls nous enverraient cette année 70,000 immigrants, dont l'apport, d'après l'estimation d'un observateur, serait d'au moins $1,000 chacun, outre leurs propriétés dans le pays. Quand nous songeons à ces 70,000 nouveaux colons qui ajoutent $70,000,000 à la richesse du pays; quand nous songeons à nos immenses ressources naturelles; quand nous songeons au grand avenir de l'Ouest canadien et voyons partout des signes d'énergie si évidents, nous devons avoir confiance, monsieur l'Orateur, que l'activité renaîtra et que nous verrons se continuer ce progrès et cette prospérité dont le Canada jouit depuis de longues années. Nos progrès peuvent être moins rapides qu'auparavant, l'essor nouveau moins impétueux que dans un temps de prospérité fébrile,—et nous ne voudrions pas qu'il en fût autrement—mais nous sentons que notre commerce est dans de bonnes et saines conditions et tout indique que ces conditions deviendront graduellement meilleures. Le marché monétaire s'est rétabli et la rareté de l'argent n'est plus un obstacle aux progrès du pays. Les banques qui, pendant un certain temps, avaient dû diminuer leurs crédits, sont maintenant prêtes à aider toute industrie légitime. Le dernier état des banques démontre qu'elles versent plus d'argent dans les diverses avenues du commerce, ce qui est signe de plus grande activité. Avec de telles perspectives nous pouvons donc dire avec assurance et avec reconnaissance pour le passé,

que nous avons toute confiance dans l'avenir prospère du Canada.

Permettez-moi de déposer sur la table les résolutions qui seront présentées en comité conformément aux changements apportés aux droits sur les sucres. Voici quelles sont ces résolutions:

Qu'il est opportun de modifier comme suit le "Tarif des douanes, 1907":

	Tarif de faveur anglais.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
Les item suivants seront insérés dans le tableau "A":			
135b. Le sucre brut tel que décrit à l'article 135, quand on l'importera pour être raffiné au Canada par les raffineurs canadiens, en quantité de sucre raffiné par lesdits raffineurs durant les années civiles 1909, 1910 et 1911 de sucre produit de la betterave canadienne et une quantité égale à celle du sucre raffiné par lesdits raffineurs durant les années civiles 1912 et 1913 de sucre produit au Canada de la betterave canadienne—le tout sujet aux règlements du ministre des Douanes.			
Par cent livres de l'épreuve maximum de soixante-quinze degrés au polariscope....	31½ cts.	31½ cts.	31½ cts.
Et par cent livres pour chaque degré additionnel au-dessus de soixante-quinze degrés..	1 cent.	1 cent.	1 cent.
Pourvu que le sucre importé en vertu de cet article ne soit pas imposé d'un droit spécial.			
L'effet de cet article prendra fin le 31 décembre 1914.			
135c. Le sucre brut tel que décrit à l'article 135 du tarif, quand il est importé pour être raffiné au Canada par une compagnie de raffinage qui n'est pas engagée dans le raffinage des sucres produits de la betterave canadienne, jusqu'à concurrence d'un cinquième du poids du sucre raffiné avec le sucre brut par telle compagnie de raffinage au Canada pendant l'année civile au cours de laquelle tel sucre brut a été importé, sous l'autorité de règlements prescrits par le ministre des Douanes.			
Par cent livres à l'épreuve maximum de soixante-quinze degrés au polariscope..	31½ cts.	31½ cts.	31½ cts.
Et par cent livres pour chaque degré additionnel au-dessus de soixante-quinze degrés..	1 cent.	1 cent.	1 cent.
Pourvu que le sucre importé en vertu de cet article ne soit pas sujet à un droit spécial.			

L'hon. M. FOSTER (Toronto-nord): Monsieur l'Orateur, j'avoue que je vois une grande différence dans le ton et les manières de mon ami des anciens jours, le ministre des Finances, employant l'expression "anciens jours" dans un sens relatif, si je le compare aux discours sur le budget qu'il prononçait naguère à la Chambre. En effet, son discours m'a tellement endormi, que je ne pourrai certainement pas de sitôt secouer la torpeur dans laquelle il m'a plongé. L'honorable ministre a senti évidemment qu'il fallait éviter certaines questions, et c'était pénible pour nous de voir avec quel soin il s'est attardé dans des détails auxquels personne n'aurait cru qu'un ministre des Finances aurait porté beaucoup attention. Quelle en est la raison, je l'ignore, à moins qu'il n'ait voulu exercer l'ingénuité et la finesse qui caractérisent mon honorable ami (M. Fielding).

Nous n'avons pas beaucoup entendu parler, aujourd'hui, de l'aisance si facile avec laquelle le ministre des Finances dirigeait les finances du pays, de telle façon qu'il a pu traverser une période de grandes dépenses et de prodigieuse expansion et de prospérité sans rien ajouter à la dette nationale. Il a été forcé d'admettre aujourd'hui que la dette publique a considérablement augmenté. Nous n'avons pas entendu parler avec autant de véhémence des surplus, si ce n'est sur un ton tout particulier. Le ministre des Finances a pu, par ses méthodes d'arithmétiques particulières, estimer que l'excédent des recettes sur les dépenses sera de $1,500,000 à la fin de l'exercice de 12 mois. Cette déclaration a provoqué des applaudissements, mais bien modérés sur la droite. Tout de même, le ministre a pu soulever l'enthousiasme. Un simple exemple montrera l'importance de maintenir une continuité convenable dans le mode de comptabilité employé à l'administration. Si le ministre des Finances avait porté, comme le faisaient les conservateurs, le montant des primes au compte

du revenu au lieu de le porter au compte du capital, non seulement il n'aurait pas pu nous annoncer un surplus, puisque le montant des primes est, cette année, de $2,250,000, mais il aurait été forcé de confesser un déficit de $750,000. Mais, voyez-vous, les ministériels n'auraient pas pu applaudir, et l'appréciation des journaux du parti s'en serait ressentie. Ils n'auraient pas pu annoncer triomphalement qu'en cette année de disette et d'adversité financière, notre ministre des Finances avait réussi à administrer les affaires de telle façon que nous avions un surplus de $1,500,000.

Comment le ministre des Finances a-t-il réussi à chiffrer ce surplus? Pour ne pas employer une expression blessante, je dirai qu'il a réussi à établir ce surplus en mutilant et en falsifiant l'état officiel. . . (Interruptions. A l'ordre!)

. . .Oui, nous voulons bien imprimer ces mots dans les esprits: en mutilant et en falsifiant les chiffres officiels, car il a adopté un mode de comptabilité qu'il ne peut justifier par aucune raison valable, et avec lequel il est impossible d'établir une comparaison juste des dépenses. De sorte que le petit incident d'aujourd'hui, où le surplus de recettes est si minime qu'il est complètement annihilé par un seul item des comptes publics mal entré comparativement à l'ancienne tenue des livres, montre exactement ce qu'a toujours fait le ministre des Finances, car un montant de seize millions et plus a été porté, dans les livres de l'Etat, au crédit du compte des surplus, et qui n'aurait pas dû l'être parce que le ministre avait changé le mode de comptabilité en vigueur avant qu'il arrive au pouvoir.

Ayant annoncé que l'augmentation de la dette publique représentait, cette année, $46,200,000, le ministre a commencé par vouloir trouver les raisons pour lesquelles nous n'avons pas à nous alarmer outre mesure de cette augmentation. Il a dit qu'il aurait été facile de l'éviter; le Gouvernement n'avait en premier lieu qu'à ne pas entreprendre la construction de la section du Grand-Tronc-Pacifique entre Québec et Moncton; puis il a justifié la construction de cette section, en déclarant que les populations desservies l'avaient réclamé avec instances. Je n'ai pu m'empêcher de penser à l'argument que le premier ministre a employé, l'autre soir, en parlant du fossé à Aylesworth. Le premier ministre a déclaré qu'il fallait engouffrer $1,200,000 de l'argent du public dans ce fossé, pour la bonne raison que les maires, les préfets, les conseillers et un bon nombre de citoyens du voisinage du quai de Holland et de Newmarket l'en avaient instamment prié.

Aujourd'hui le ministre des Finances nous dit qu'il faut construire la section du Grand-Tronc-Pacifique entre Québec et Moncton parce que la population intéressée en a fait la demande avec instance. Le

point faible de ce raisonnement, c'est que les honorables ministres semblent croire qu'ils n'ont rien autre chose à faire que d'écouter les suppliques des groupes éloignés de la population, et qu'une personne ayant prié incessamment de faire quelque dépense d'argent, le Gouvernement est obligé par le fait même de céder à cette supplique et de faire de grandes dépenses.

L'autre jour, le ministre des Chemins de fer a déclaré qu'il n'y avait pas d'espoir possible pour l'Intercolonial à moins de le relier à un chemin de fer de l'Ouest, ou bien de construire ou d'acheter des lignes tributaires, mais il était surtout essentiel qu'il fût relié à une ligne de l'Ouest. Cependant, le ministre des Finances déclare aujourd'hui qu'il faut construire une ligne parallèle à l'Intercolonial, qui ne peut être qu'une concurrente assurée au chemin de fer de l'Etat pour le maigre trafic actuel des marchandises et des voyageurs. Je crois, monsieur l'Orateur, qu'on aurait bien mieux fait de réduire les pentes, de corriger les rampes et de raccourcir les distances sur le parcours de l'Intercolonial, et, comme l'ont fait remarquer les promoteurs du Grand-Tronc-Pacifique au premier ministre et au Gouvernement, lors de la discussion de cette entreprise, de donner accès à l'Intercolonial à l'Ouest, en le reliant au réseau du chemin de fer du Grand-Tronc et à ses embranchements entre les Grands lacs et Montréal.

Telle est la proposition que M. Hays a faite au premier ministre; c'était une proposition par laquelle, en vertu d'une convention entre le chemin de fer du Grand-Tronc et le Gouvernement, l'Intercolonial aurait pu avoir accès à l'Ouest, et l'Etat aurait été soulagé de cette immense dépense d'argent, non seulement pour la construction de la section de Moncton à Québec, mais aussi bien celle de Québec à la tête des Grands lacs. Cela aurait suffi pour le présent du moins, et nous nous serions exempté ce fardeau, ce véritable monstre qui écrase aujourd'hui le Canada. Nous n'aurions pas été obligés d'emprunter ces vastes capitaux, afin de construire une ligne longtemps avant le temps, longtemps avant que le besoin se fît sentir de contracter à ce sujet de lourdes obligations financières. Le ministre des Finances dit que nous aurions pu aussi bien donner 25,000,000 d'acres de terre, comme au Pacifique-Canadien, mais le seul inconvénient, pour lui, est que la politique du parti libéral consiste à conserver la terre pour le colon, non pour les corporations de chemins de fer.

Bien, monsieur l'Orateur, cette déclaration est très appropriée, vraiment, dans la bouche d'un ministre du Gouvernement, dont c'est le principal objet administratif, depuis 1896 à venir jusqu'en 1907-1908, pour ne pas dire jusqu'à aujourd'hui, d'aliéner des parties du domaine public par tous

les moyens possibles, et pour aucune considération de ne le concéder au colon, quand il y avait moyen de faire autrement. Le ministre des Finances a fait preuve de beaucoup d'optimisme en disant que la division de l'Est du Grand-Tronc-Pacifique sera un beau placement, qu'avant peu cette ligne cessera de nous coûter des dépenses, et rapportera l'intérêt sur tout le capital engagé. Le ministre doit être en effet très optimiste s'il croit que cette ligne rapportera, dans un temps raisonnable, un revenu suffisamment appréciable pour alléger le fardeau des frais de premier établissement qu'elle a coûtés au pays.

Dans tous les cas, il faut supposer pour le présent que l'argent que nous engageons à la construction de la division de l'Est nous coûtera 4 p. 100 ou à peu près, et si le Grand-Tronc-Pacifique se charge plus tard de son exploitation, il n'est tenu de nous payer que 3 p. 100 d'intérêt, de sorte que ce n'est pas en apparence un arrangement financier très rémunérateur pour le public.

Le ministre des Finances a coulé sans s'appuyer sur la dépréciation du commerce. Il a observé que les importations avaient diminué de $78,000,000 et les exportations de $19,000,000, et pour nous consoler il a ajouté que nous n'avons pas souffert de cette dépréciation autant que les Etats-Unis. C'est toujours la même chose: quand les importations et les exportations augmentaient, c'était la politique et la puissance du parti libéral qui étaient la cause de la prospérité. Ce n'était pas, naturellement, l'effet de la prospérité universelle qui régnait; et les députés de la droite ne se sentaient nullement disposés, pendant ces années de prospérité, à établir des comparaisons avec les pays étrangers. Mais dès que les importations et les exportations diminuent, ce n'est pas encore la faute du Gouvernement ou de sa politique, mais la faute de l'état mondial des affaires. L'honorable ministre semble être possédé du même esprit sous ce rapport que sous le rapport des primes et des surplus. Il change selon les besoins de la cause et selon le besoin de maintenir sa position autant qu'il est en son pouvoir de le faire.

Il est plein d'espoir pour 1910; il en a donné un aperçu merveilleusement précis; mais bien que nous soyons déjà entrés dans l'exercice 1909-1910, le seul aperçu que le ministre des Finances peut nous en donner est qu'il y aura une augmentation raisonnable de recettes sur celles de l'année dernière; au sujet des dépenses, il ne se hasarde pas à faire la moindre prédiction. Les ministres des Finances dans le passé ont été un peu plus hardis que lui. Ils ont su du moins lorsque le nouvel exercice était rapproché, donné ce qu'ils considéraient être un aperçu raisonnable des recettes et dépenses, et ils soumettaient leurs prédictions à l'épreuve. Mon honorable ami n'a pas voulu courir ce risque. Il nous a dit qu'il ne fallait pas augmenter les taxes, mais chercher plus tôt refuge dans la réduction des dépenses. La théorie est bonne, et j'espère que mon honorable ami la mettra en pratique. Mais je ne puis m'empêcher, et d'autres collègues de l'autre côté de la Chambre sont dans le même cas que moi, de me demander pourquoi, lorsqu'en 1907, des commis de troisième classe dans une banque, pour ne pas parler des gérants et directeurs, savaient que la crise venait, on sentaient les signes précurseurs, et se précautionnaient par tous les moyens financiers possibles contre l'explosion, lui le ministre des Finances ne prenait-il aucune précaution. Il mit toutes voiles dehors, et, pour la plus mauvaise année que nous ayons eu depuis quinze ans, il autorisa et laissa faire les dépenses les plus considérables et les plus grands gaspillages. Un ministre des Finances qui aurait été soigneux et prudent se serait muni contre le danger, il aurait plié ses voiles à l'approche de la tempête. Mon honorable ami n'a pas fait cela—pourquoi? Parce qu'il n'entrait pas dans ses plans de suivre les principes sages de la finance. Il ne le voulait pas. Les sages principes de la finance et des affaires le demandaient pourtant. Nos amis de la droite y étaient opposés, pourquoi? Est-ce parce qu'ils manquaient du sens pratique des affaires, ou parce qu'ils se préparaient a une élection générale? Si c'est pour la première raison, c'est triste, si c'est pour la deuxième, je crois que c'est encore infiniment plus triste; parce que le fait pour un Gouvernement et son ministre des Finances de mettre en péril le crédit du pays en ne prenant pas les précautions nécessaires à l'approche d'une crise, surtout quand c'est pour des fins de parti, dépasse toute limite et mérite la plus forte condamnation possible.

Aujourd'hui le ministre des Finances nous demande d'être patients et de faire un sacrifice. De mon côté, je demanderai au ministre des Finances lui-même de montrer lui-même de la patience, et beaucoup d'esprit de sacrifice. Examinons ce qui s'est passé dans le comté de Shelburne-et-Queen et comparons les dépenses de toutes sortes qu'on y a faites pour toutes sortes de choses imaginables, avec les dépenses dans les comtés voisins qui ont une plus grande longueur de côtes, et un territoire de plus grande importance. Voyons avec quelle prodigalité et manque d'esprit de sacrifice, il a dépensé dans Shelburne-et-Queen, à la veille même de la tempête qui a éclaté sur lui en 1907. Lorsqu'il fait appel aux membres de cette Chambre d'être patients et miséricordieux, peut-être y en aura-t-il qui trouveront assez de courage pour lui dire qu'il ferait bien mieux de prendre ce conseil pour lui-même, car à quoi sert de

mettre un chancelier de l'échiquier pour garder le trésor, s'il n'est pas lui-même imbu de l'esprit de sacrifice? Aucun ministre des Finances, dans quelque pays que ce soit, ne peut réussir à faire ce que le peuple demande de lui, et ce que le pays croit qu'il devrait faire, s'il ne commence pas par lui-même afin de pouvoir remplir véritablement le rôle de gardien du trésor et l'empêcher d'être pillé par ses partisans dans le Parlement et ses amis du dehors. Mais le ministre des Finances ne s'est pas contenté de cet appel timide à ses partisans; il a dit qu'il y avait une autre raison, savoir qu'il nous fallait maintenir le crédit du pays, mais le crédit aurait été beaucoup mieux maintenu, et mon honorable ami aurait eu une bien meilleure réception en Angleterre et aurait payé moins de commissions aux agents et souscripteurs de l'emprunt, s'il avait eu, il y a deux ans, la précaution, et de plus durant les cinq ou six dernières années, lors que nous avions de gros excédents et que le pays jouissait d'une prospérité abondante, d'affermir le crédit du pays en réduisant le chiffre de la dette publique, et en créant une réserve pour les mauvais jours. S'il avait fait cela, comme il aurait pu le faire, il aurait obtenu en 1907 et 1908 sur les marchés financiers, de bien meilleurs résultats. Car il a beau dépenser son temps à vouloir prouver le contraire, le fait n'en existe pas moins que sous son administration le crédit du Canada a été affaibli. Je traiterai ce point plus au long dans quelques instants.

Mon honorable ami, ne trouvant personne à attaquer dans la Chambre a été obligé de dépenser une demi-heure de son temps à contredire un journal qu'il a posé comme combattant, et contre lequel il se bat du mieux qu'il peut à coup d'arguments. Il a dit qu'un journal conservateur audacieux et sans vergogne l'avait accusé d'avoir manipulé et falsifié les chiffres des excédents, ceux des dépenses imputables sur le fonds consolidé comparés à ceux imputables sur le compte du capital, et il s'est attaqué en paroles au dit journal. Or, il me semble inutile, et si la Chambre me permet de le dire, absolument en dehors des droits du ministre des Finances de faire intervenir un combattant du dehors en la manière qu'il a fait, et d'avoir une longue discussion avec lui à propos de choses futiles. Le ministre des Finances aura assez à faire de se défendre contre les attaques qui seront portées contre lui dans cette Chambre sur ce sujet et sur d'autres.

Mon honorable ami a fait un long exposé et a étalé beaucoup de chiffres pour montrer comment tous les ministres des Finances du Canada, depuis 1897, jusqu'à lui, avaient tenu les comptes de ces deux manières, c'est-à-dire qu'ils avaient un compte pour le fonds consolidé, et un compte pour le capital, puis il s'est mis à démolir absolument toutes les différences entre les deux systèmes, en disant que tous les gouvernements—celui dont il fait partie comme les autres—ont payé en prenant sur le revenu, des dépenses de capital, et sur le capital des dépenses ordinaires, de sorte que, il n'y a pas réellement de différence générique entre les deux modes. Le fait même que l'honorable ministre ne fait pas de distinction entre les dépenses imputables sur le compte capital et celles imputables sur le fonds consolidé, est une preuve suffisante que nous pourrions très bien changer le système pour un autre dont on trouve des exemples dans les grands pays du monde civilisé.

On a demandé directement à mon honorable ami si les choses se passaient de cette façon en Angleterre, aux Etats-Unis, en Australie ou dans la Nouvelle-Zélande, et il a répondu que les conditions, dans ces pays étaient différentes. Mais il n'est pas assez sûr de lui-même pour nous dire que le système suivi dans le Canada l'était en Angleterre, aux Etats-Unis, en Australie ou en Nouvelle-Zélande. S'il n'est pas suivi en Angleterre ou aux Etats-Unis, nous avons dans ces deux pays deux excellents exemples que nous pourrions suivre. Si nous mettons de côté le plan adopté par la Nouvelle-Zélande et l'Australie, nous avons deux exemples dans un pays dont les conditions sont les mêmes qu'au Canada—une population disséminée, un revenu insuffisant et de fortes dépenses annuelles obligatoires et auxquelles il faut faire face au moyen d'emprunt. Pour ma part, je n'hésite pas à dire que le système est mauvais.

Sir WILFRID LAURIER: Repentir tardif.

L'hon. M. FOSTER: Mon très honorable ami ferait bien de se repentir quelquefois, mais le malheur est que lorsqu'il s'aperçoit qu'il est dans le tort, il ne se repent pas. Je suis surpris qu'il fasse une remarque qui pourrait porter à supposer qu'il croit qu'on ne doit rien apprendre ni changer d'opinion, mais mon honorable ami n'a certainement pas voulu prétendre cela. Son interruption a été sans doute une simple plaisanterie, qui n'avait pas beaucoup d'à propos ni de force. Mon honorable ami le ministre des Finances, a discuté la dette du pays et le fardeau qu'elle comportait. Il a divisé le chiffre de notre dette par celui de la population. Jusque là l'argument est bon, mais il n'a pas grande portée. Il peut être vrai qu'en proportion de l'augmentation de notre population, notre dette "per capita", diminue. C'est vrai, et si l'on veut examiner la situation aux Etats-Unis avec leur 80 ou 90 millions de population, on verra que leur dette "per capita" est beaucoup moins forte que la nôtre. Si nous tenons aussi l'intérêt stationnaire, il sera moindre par individu en proportion de l'augmentation de la population.

Mais il y a un autre point dont mon honorable ami s'est bien gardé de parler, et c'est un point vital. C'est la contribution que le Gouvernement fait payer à chaque individu pour toutes les dépenses d'administration. Si mon honorable ami avait examiné ce côté de la question il aurait trouvé les choses dans un état différent. En 1896 le peuple ne payait que $5.46 par tête de taxes; l'année dernière mon honorable ami lui en a fait payer $11 par tête. Voilà le point vital. Notre population a payé l'année dernière en droits de douanes la somme de $57,000,000 et en droits d'accise, $15,000,000. Ces deux sommes ajoutées ensemble, voilà ce qu'il aurait fallu comparer avec le montant payé en 1896, si vous vouliez établir la différence. Prenons la population en 1896 et la population d'aujourd'hui, et nous trouvons qu'en 1896 le peuple a payé $5.46 de taxes par tête, tandis qu'aujourd'hui il paye $11.

Les légers changements dans le tarif que mon honorable ami nous a annoncés, me semblent autant que je puis voir, raisonnables. Mais le moment convenable pour les discuter sera lorsque nous arriverons à l'étude des item du tarif.

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

Reprise de la séance.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la 3e lecture du projet de loi, (n° 77) déposé par M. Proulx, relatif à un brevet de la compagnie Submarine.

L'hon. M. FOSTER: Je ne vois pas à son siège le promoteur du bill (M. Proulx) ni le ministre de l'Agriculture (M. Fisher).

L'hon. M. FIELDING: Je ne connais rien de ce bill. Il a dû être soumis à un autre ministre. J'observe qu'il a été rapporté par le comité des bills privés.

L'hon. M. FOSTER : Ni le ministre ni le promoteur ne sont ici.

M. L'ORATEUR : Réservé.

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion du projet de loi (n° 34) déposé par M. Conmee), tendant à constituer en corporation la Ontario et Michigan Power Company.

M. PERLEY : En l'absence du député de Thunder-Bay et Rainy-River, il conviendrait de suspendre l'étude de ce bill.

L'hon. M. FOSTER: Je propose le renvoi à une prochaine séance.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état de la question.)

DISCUSSION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU BILL DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU NORD DE QUEBEC.

M. DUBEAU propose que les modifications apportées par le Sénat au bill (n° 38) concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Nord de Québec soient lues et adoptées.

M. SPROULE : Quels sont les amendements apportés par le Sénat?

M. DUBEAU: La raison qui a porté le Sénat à ajouter cet article c'est que l'embranchement dont il est question ici dépasse d'une fraction de mille les six milles de longueur. Il s'agit d'atteindre une importante scierie mécanique sur la rivière Montmorency. Si la longueur de cet embranchement eût été inférieure à six milles, on aurait pu le construire en vertu des pouvoirs conférés par la loi générale des chemins de fer; mais comme il dépasse six milles en longueur,—c'est presque sept milles il faut obtenir le consentement du Parlement.

M. SPROULE : La chose est-elle mentionnée dans l'avis du bill?

M. DUBEAU: Certainement, avis est donné. Quant au deuxième article, il se rattache à la faculté de faire des émissions d'obligations. Vu l'augmentation du coût de la construction des chemins de fer, du matériel roulant et de l'emplacement de la voie, on a constaté que les pouvoirs d'émettre des obligations dont jouit actuellement la compagnie jusqu'à concurrence de $25,000 sont insuffisantes et ainsi la compagnie demande qu'on en porte le chiffre à $30,000 par mille. La compagnie du chemin de fer Canadien du Nord de Québec est un fusionnement de différentes compagnies, y compris le chemin de fer de Châteauguay et du Nord. La compagnie du chemin de fer Châteauguay et du Nord est autorisée à émettre des obligations jusqu'à concurrence de $30,000 par mille; mais le chemin de fer a coûté davantage. Cette compagnie se borne à demander qu'on majore de $5,000 par mille le chiffre des obligations qu'elle a le pouvoir d'émettre.

M. SPROULE: L'honorable député a mal saisi ma pensée; je ne m'informe pas des dispositions du bill, mais des amendements apportés par le Sénat.

M. DUBEAU: Je cherche à faire connaître les raisons qui ont motivé ces modifications. La raison alléguée pour la première modification c'est que la loi des chemins de fer n'autorise pas la construction d'un embranchement de plus de six milles de longueur.....

M. SPROULE: Oui; j'ai demandé si on avait donné avis de la chose?

M. DUBEAU: On en a donné avis, j'en suis convaincu, car le comité des chemins de fer du Sénat a déclaré que tout s'était fait régulièrement. L'honorable député (M. Sproule) ne voudrait sans doute pas se montrer plus exigeant que ne l'a été le comité des chemins de fer du Sénat.

M. PRICE: J'ai une objection à soulever ici: on a donné avis d'un projet de loi où il ne figure que deux articles. La Chambre l'a adopté et l'a transmis au Sénat; or un comité du Sénat y a ajouté deux articles. Un de ces articles porte que la compagnie peut construire une certaine ligne de chemin de fer, et l'autre donne plus d'étendue à son pouvoir d'émettre des obligations.

M. TALBOT: Le député de Québec-ouest s'oppose-t-il au bill, parce que le comité des chemins de fer du Sénat y a ajouté deux articles et que l'avis donné est insuffisant?

M. PRICE: Oui.

M. TALBOT: Comment peut-on donner avis d'amendements que doit apporter soit un comité de cette Chambre soit un comité du Sénat? Il est impossible de prévoir pareille éventualité. Alors pourquoi exiger pareille chose?

M. PRICE: A mon avis, ces amendements ne sauraient être adoptés sans avoir été, au préalable, soumis au comité des ordres permanents.

M. l'ORATEUR: L'honorable député propose-t-il un amendement?

M. HENDERSON: Je ne sache pas que mon collègue propose un amendement. Si je ne me trompe, il s'oppose au bill dans son ensemble.

M. R. L. BORDEN: L'honorable député prétend que cette Chambre ne saurait adopter d'amendement, avant de s'être convaincue en renvoyant le bill au comité, que l'avis donné embrasse aussi l'amendement.

M. PRICE: Je propose que l'ordre de la Chambre soit rescindé et que le bill soit renvoyé au comité des ordres permanents.

(La motion est adoptée).

3e LECTURE

Après délibération en comité général du projet de loi (n° 139) déposé par M. Perley, concernant la Ottawa Fire Insurance Company.

M. J. A. DUBEAU.

REPRISE DU DEBAT SUR LE BUDGET.

La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Fielding, invitant la Chambre à passer à la discussion en comité général, des voies et moyens applicables aux subsides à voter à Sa Majesté.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur, au cours de sa harangue cet après-midi, le ministre des Finances ne s'est guère attardé à étudier l'aspect de la situation actuelle au pays. Il est évident d'après les quelques données statistiques qu'il a citées que, l'année dernière, le commerce des importations a accusé une forte diminution et que le commerce d'exportation a aussi décliné dans une certaine mesure. Au sujet des importations et des exportations du dernier exercice au sujet desquelles il existe des relevés complets, je remarque qu'ils accusent un écart très important dans l'ensemble et que la balance du commerce, défavorable au pays est de plus de 100 millions. En jetant un regard sur le commerce des différents pays, on constate que nos importations de la Grande-Bretagne ont atteint le chiffre de $95,313,730 et que nos exportations en Grande-Bretagne se sont élevées à $134,477,124, soit un excédent d'exportations de $39,000,000 dans notre commerce avec la Grande-Bretagne, ce qui, du reste, est dans la teneur de nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne depuis plusieurs années. En consultant la statistique commerciale de notre commerce avec les Etats-Unis, nous constatons que l'écart de l'année précédente s'est fortement accentué, puisque nos importations des Etats-Unis ont atteint le chiffre de $214,787,269, tandis que le chiffre de nos exportations chez nos voisins est de $96,931,138, ce qui laisse une balance défavorable au pays de 118 millions, représentant l'écart entre nos importations des Etats-Unis et nos exportations chez nos voisins. L'année dernière, j'ai signalé à l'attention du ministre des Finances et de cette Chambre, le chiffre de la balance du commerce défavorable au Canada, dans son commerce avec les Etats-Unis. En 1906, cette balance défavorable était de $85,000,000, le chiffre plus élevé qui eût été consigné dans l'histoire du pays jusqu'à cete époque. En 1908, cette balance s'est élevée à 118 millions, soit un accroissement de $33,000,000 sur l'exercice 1906. Les vieux parlementaires ici se rappellent toutes les attaques dirigées par les députés de la droite contre le régime fiscal, à l'époque où les conservateurs étaient au pouvoir, et cela parce que ce régime était impuissant à rectifier cette balance du commerce entre les Etats-Unis et le Canada. A cette époque, le chiffre de la balance du commerce était fort minime; tandis que sous le régime actuel il n'a cessé d'aller en progression jusqu'au chiffre de $118,000,000 atteint par cette balance, au cours du dernier exercice, le chiffre le plus élevé enre-

gistré dans les annales commerciales du pays.

Relativement à la France, il est aussi un fait à retenir ici: nos importations de ce pays ont atteint le chiffre de $10,250,000, tandis nos exportations en France n'ont atteint que $1,800,000, soit une balance de $8,400,000 défavorable au Canada. Quant au Japon, nos achats dans ce pays ont atteint le chiffre de $2,296,284 et nos ventes au Japon celui de $749,000, ce qui laisse une balance du commerce de $1,500,000 défavorable au Canada. Ainsi, la balance du commerce de $39,000,000 qui nous est favorable relativement à la Grande-Bretagne, est entièrement annulée par la balance défavorable de notre commerce avec les Etats-Unis, et quand on totalise les chiffres du commerce de ces divers pays, il en résulte une balance de commerce défavorable au Canada d'environ $100,000,000. Si hostiles qu'ils fussent à cette balance défavorable du commerce, en ce qui concerne les Etats-Unis, les députés de la droite ont appris à leurs dépens qu'ils étaient dans l'impuissance absolue d'enrayer ce mouvement qui n'a cessé d'aller se développant depuis. Aujourd'hui, il devient rapidement une menace.

L'année dernière, le Gouvernement ne nous a pas ouvert de nouveaux marchés. Lorsque le parti libéral était dans les froides ombres de l'opposition, les vieux parlementaires au sein de ce parti ne cessaient de demander à grands cris l'ouverture de nouveaux marchés dont le besoin, disaient-ils, se faisait si vivement sentir. Eh bien! voilà déjà longtemps que ces messieurs sont montés au pouvoir et ils n'ont pas encore réussi ni à nous ouvrir le marché d'un seul pays étranger, ni à nous y faire bénéficier d'un régime douanier plus favorable au pays que le régime antérieur à 1896, époque à laquelle ces messieurs inaugurèrent cette politique qui devait ouvrir de nouveaux débouchés à notre commerce. En réalité, un nouveau marché était alors en perspective, se rattachant au traité franco-canadien; mais ce débouché semble s'être en partie fermé pour le pays. Le ministre des Finances a gardé le mutisme le plus absolu sur ce fait, bien que ce soit là une question de haute importance. On s'en souvient, le ministre des Finances et le ministre de la Marine et des Pêcheries nous ont bercé des plus brillantes espérances au sujet des débouchés qu'ils allaient ouvrir à notre commerce en France.

Ils ont bien réussi, il est vrai, à obtenir un traité, et après avoir tenté de faire croire au public qu'ils avaient adopté un mode de négociations ayant tout le mérite de la nouveauté et grâce auquel ils auraient fait eux-mêmes aboutir ce traité, sans la coopération de la Grande-Bretagne; puis, après avoir cueilli force lauriers, à leur arrivée au pays, à la suite de la négociation de ce traité, voilà que pour une raison quelconque, ce traité est demeuré en suspens pendant au moins un an et force fut au ministre des Finances de traverser de nouveau les mers, afin de faire disparaître les derniers obstacles qui s'opposaient à la mise en vigueur du traité franco-canadien. Malgré toutes ces négociations, à mon avis, on ne saurait affirmer qu'il ait réussi à nous obtenir quelque avantage au point de vue de l'entrée des produits canadiens en France. Force lui a été d'avouer qu'il avait commis une déplorable erreur, ce qui est loin de nous faire augurer favorablement du succès de ces nouveaux diplomates; il a oublié de faire connaître au gouvernement français le nombre des nations bénéficiant de la clause de la nation la plus favorisée qui seraient admises à participer aux concessions accordées à la France. Comme il paraît avoir oublié de mentionner la Suisse, il en est résulté que le traité franco-canadien est demeuré en suspens pendant un au ou davantage.

Le ministre a subi la peine de l'erreur qu'il avait commise. Au lieu d'être en mesure de dire aux cultivateurs canadiens, comme il l'avait fait dans une circonstance antérieure, que grâce au tarif minimum, ils obtenaient l'ouverture du marché français pour leurs bestiaux engraissés, le ministre est revenu au pays, sans avoir rien obtenu pour ces bestiaux engraissés.

Le tarif maximum est actuellement en usage pour le bétail gras du Canada et je ne pense pas que le ministre ou quelque autre puisse croire qu'une grande quantité de viande de boucherie entrera sur le marché français avec un droit de 2.7 cents, presque 3 cents par livre de bétail sur pied. Quant aux marchands de bestiaux, je crois que le droit de 1.7 cent par livre de bétail sur pied empêchera un grand commerce de bétail entre les agriculteurs de ce pays et le marché français. Ainsi, cette question a été réglée d'une façon moins favorable qu'elle ne l'était auparavant.

Je n'ai pas entendu encore mon honorable ami proposer la ratification du traité français par la Chambre. Le résultat des négociations au sujet du traité français est que nous avons le nombre limité d'articles, suivant moi sur un point particulier très important, relatif à l'item dont je viens de donner lecture. Je désire attirer l'attention du ministre des Finances sur ce qui me semble être une question très importante qui s'est produite dans la discussion actuelle de la législation aux Etats-Unis et dont le ministre n'a pas fait mention dans son discours de cet après-midi. Comme mon honorable ami le sait, le tarif des Etats-Unis est en train d'être revisé. Le bill Payne a déjà été adopté par la Chambre des représentants sous une forme légèrement modifiée et on le discute actuellement au Sénat. Un article très important de ce bill qui, s'il devient loi, et l'opinion géné-

rale semble admettre qu'il en sera ainsi et qu'il formera une partie du tarif, impose un maximum ou augmente l'échelle des droits pour les pays qui n'accordent pas aux produits des Etats-Unis une entrée favorable sur leurs marchés. Nous ne savons pas comment le bill sera finalement adopté par le Sénat et par la Chambre, mais il semble généralement admis que cet article, sous une forme ou sous une autre, deviendra partie intégrante du tarif. Si cela se produit, il se soulèvera une question assez sérieuse. Notre commerce avec les Etats-Unis est très important. Dans le traité français on a donné une liste de 97 articles sur lesquels la France obtient l'avantage de droits réduits pour l'entrée sur le marché canadien, comparativement à notre tarif général. Quand nous discutions ce traité on a dit en Chambre, que bien que ce soit un grand nombre d'articles, beaucoup d'entre eux ne comportaient pas une grande concurrence de la part de la France, étant données la nature de ces articles et les conditions de leur fabrication en France.

Pourtant, ces 97 articles couvraient un champ très vaste et si l'on doit permettre aux Etats-Unis d'entrer sur notre marché avec le bénéfice de ces droits minimum en ce qui concerne ces articles, il se produira un très grave état de choses. On a consenti des diminutions de droits à partir de 7 p. 100 jusqu'à 50 p. 100 du taux général sur ces articles, et quelques-uns même bénéfiicient d'un taux inférieur au tarif préférentiel qui est accordé à l'Angleterre, de sorte que pour ces 97 articles compris dans une annexe et pour les 12 qui sont compris dans une autre annexe, ainsi que la longue liste des articles non énumérés pour lesquels existe une réduction de 2½ p. 100, si les Etats-Unis font du commerce avec le Canada, ils auront l'avantage d'un tarif diminué relativement à ce champ très étendu de marchandises et de produits manufacturés. Je ne prendrai pas le temps de la Chambre pour donner lecture de cette liste. Si je le faisais, mes honorables amis de la droite verraient à l'instant qu'un grand nombre d'articles contenus dans cette liste, sont des articles qui sont manufacturés en grande quantité par les Etats-Unis qui font une très forte concurrence à nos propres manufacturiers et à ceaux de la Grande-Bretagne. Prenez, par exemple, la fabrication des métaux, le fer, l'acier et d'autres encore; les marchandises françaises comprises dans ces articles entrent chez nous en bénéficiant d'un droit réduit. Or, le tarif des Etats-Unis, ainsi que je le conçois est mis en pratique automatiquement. Le tarif des droits est mis en vigueur et après un certain temps l'augmentation des droits s'élève, je crois, à environ 20 p. 100, s'applique aux produits de tout pays qui n'accorde pas aux Etats-Unis, le traitement de la nation la plus favorisée.

M. GEO. E. FOSTER.

L'hon. M. PATERSON: Ce n'est pas la loi.

L'hon. M. FOSTER: J'ai dit que ce n'était pas la loi. J'ai dit que c'était une proposition.

L'hon. M. PATERSON: Il y a une autre proposition demandant que les droits qui sont mentionnés soient le maximum et que toute nation accordant le traitement de la nation la plus favorisée obtienne une réduction de 20 p. 100.

L'hon. M. FOSTER: Cela revient absolument au même, car le droit maximum est imposé sur une échelle qui ne donnera aucune différence, que vous le preniez d'une façon ou d'une autre.

L'hon. M. PATERSON: Je vous demande pardon.

L'hon. M. FOSTER: On a proposé d'avoir un tarif minimum et un tarif maximum. Le pays qui n'accorde pas le traitement de la nation la plus favorisée ne jouit pas du tarif minimum, mais on lui impose le tarif maximum et en établissant leurs droits, les Etats-Unis se sont arrangés de telle façon que la liste minimum leur accorde une protection complète et ils prohibent en réalité tout commerce étendu de marchandises du pays qui sont placées sur la liste maximum et leur interdisent ainsi l'entrée de leur marché. Cela soulève, comme je l'ai dit, une question très importante. Avec la mise en vigueur du traité japonais, les Japonais, grâce à la clause de la nation la plus favorisée, obtiennent les avantages de réduction accordée par le traité français sans aucune compensation pour notre pays. Si les Etats-Unis adoptent la clause dont j'ai parlé et insistent pour son acceptation par le Canada, en lui laissant l'alternative de payer le tarif maximum pour toutes les marchandises entrant aux Etats-Unis, et si nous constatons que le commerce est très grand et que les avantages sont tels que nous ne pourrions pas refuser cette proposition, alors les Etats-Unis réclameront le bénéfice pour tous les articles placés sous le régime de la nation la plus favorisée, privilège qui est non seulement accordé au Japon, mais aussi à la France. Alors, après deux mois la question serait réglée et à l'expiration de ce temps notre commerce avec les Etats-Unis serait en présence du tarif maximum.

L'hon. M. PATERSON: Naturellement, rien n'a encore été décidé mais, ainsi que je m'en suis rendu compte, la proposition qui est faite au sénat des Etats-Unis, est que ce tarif n'entre pas en vigueur avant un an.

L'hon. M. FOSTER: C'est possible, mais la gravité de la situation sera facilement comprise. Nous devrons nous décider pour savoir si nous accorderons aux Etats-Unis

le traitement de la nation la plus favorisée sur tous ces articles pour lesquels nous n'obtenons aucun avantage ou si nous devrons refuser aux Etats-Unis le traitement de la nation la plus favorisée et comme consqéuence faire que les $96,921,000 de marchandises que nous avons exportées pendant le dernier exercice financier soient soumis au tarif le plus élevé, c'est-à-dire en réalité, comme je le crois, à un tarif prohibitif.

Après les élections aux Etats-Unis on aurait pu croire que le bill Payne aurait eu pour but d'abaisser la moyenne des droits, mais j'ai une analyse qui a été faite par le secrétaire d'un des comités et je trouve, à mon grand étonnement, que la moyenne des droits par l'application du bill Payne est plus élevée qu'elle ne l'était sous l'ancien tarif et il en est ainsi particulièrement pour les produits agricoles que nous exportons en grande quantité aux Etats-Unis. Nous devons donc examiner avec grand soin si la théorie du traitement de la nation la plus favorisée est celle qui convient pour établir nos arrangements commerciaux avec d'autres pays. Les Etats-Unis ne s'embarrassent pas de cela. Ils traitent avec le Japon, la France, l'Espagne ou tout autre pays et ils disent: Voici nos produits et voilà les vôtres. Pouvons-nous faire entre nous une convention commerciale? Ils n'ont qu'à regarder ce qui leur donne un bénéfice, pour les transactions commerciales entre l'Espagne et les Etats-Unis; ils ne sont pas embarrassés par l'idée que s'ils accordent ceci ou cela, ils auront à donner la même chose à un autre pays, à celui-ci et à celui-là. Ils peuvent agir d'une façon absolument pratique comme un homme traiterait une affaire avec un autre homme, et ils peuvent faire des conventions entre des pays particuliers sans s'inquiéter comment cela affectera d'autres nations. Je suis absolument d'avis que le vieux système des traités avec la clause de la nation la plus favorisée embrouille, embarrasse et nous cause constamment des difficultés. Avec notre commerce qui se développe si largement, je crois que nous ne pouvons pas continuer plus longtemps sans nous dispenser d'étudier avec soin cette question et sans nous former une opinion à ce sujet.

Il y a un autre motif qui me fait demander au Gouvernement de s'arrêter pendant quelque temps, et de différer de faire ces arrangements commerciaux avec plusieurs pays étrangers. Je fais partie de ce groupe d'hommes qui croient que si nous pouvons conclure une convention raisonnable entre la Grande-Bretagne et nous-mêmes, nous ouvrirons un champ au commerce le plus riche, le meilleur et le plus sûr du monde.

Je jette un coup d'œil sur ce grand empire britannique et je trouve qu'il n'y a pas un climat dont il ne jouisse et qu'il n'y a pas un produit qui se récolte, qui ne puisse être récolté en plus ou moins grande abondance dans les limites de l'empire. En ce qui concerne la puissance de la production et les facilités de commerce, cet empire est absolument tout puissant. Parfois nous entendons parler de l'obstacle des longues distances, mais aujourd'hui les longues distances ne sont plus ce qu'elles étaient dans le passé. Un commerçant peut parler avec confiance de l'autre côté de l'océan en quelques secondes et avec les moyens multiples de communication réciproque, la distance a été diminuée entre toutes les parties du monde. Il y a cinq ou six ans, quand on agitait la question du tarif de réciprocité avec l'empire, je ne blâme pas un grand nombre de personnes d'avoir pensé que nous serions des vieillards avant de voir l'Angleterre abandonner la doctrine et la pratique du libre-échange. Mais je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de monde actuellement qui doute que le temps est proche où la Grande-Bretagne fera un changement dans le système de sa politique fiscale. Il n'y a pas d'exemple dans l'histoire d'un changement si rapide et si remarquable d'opinion relativement aux questions de commerce et de douane, consacrées par des années de pratique, comme celui dont nous avons été les témoins depuis cinq ou six ans en Angleterre. Je n'ai pas de doute qu'aux prochaines élections anglaises le Gouvernement modifiera lui-même avec mesure la doctrine automatique et dogmatique du libre-échange en toutes choses ou si le Gouvernement ne doit pas survivre, comme le laissent supposer les élections partielles, alors le parti unioniste, dont M. Balfour et ses adhérents se portent garants, sera en état de faire que l'Angleterre pourra offrir des avantages mutuels de commerce entre elle-même et ses possessions d'outre-mer. Aujourd'hui toute petite convention que nous pouvons faire avec l'Espagne, l'Allemagne, la France, le Japon ou quelque autre pays, entravera notre liberté quand nous en serons arrivés au moment peu éloigné de nous où nous pourrons nous réunir comme membres de la même famille et du même grand empire et faire entre nous, les uns avec les autres, des arrangements commerciaux qui nous accorderont des avantages et des bénéfices mutuels. J'en ai fini avec la question du commerce.

Permettez maintenant que je parle d'une façon très brève de l'administration financière des dernières années.

Le ministre des Finances a parlé aujourd'hui de nombreux excédents qu'il a eus, excédents qui ont été entièrement le résultat des impôts exorbitants que le Gouvernement a perçus. Si le ministère avait maintenu la quotité de l'impôt, au point ou à peu près au point où il était sous le régime libéral-conservateur, il n'aurait pas

réussi à accumuler des sommes tellement énormes, il n'aurait pas eu d'aussi forts excédents. Tout gouvernement disposé à percevoir un chiffre élevé d'impôts obtiendra de fortes recettes, et peut être aussi des excédents.

Mais à l'égard de ces excédents, il y a lieu de faire certaines réflexions. Il est une remarque qui n'a pas été faite, que je sache, dans cette enceinte depuis quelque temps, si jamais elle l'a été, et que je tiens à faire. Le ministre des Finances affirme que de 1886 à 1896, nous avons augmenté la dette de $35,000,000. C'est vrai; mais si vous vous reportez aux comptes de 1886, vous y releverez une dépense de plus de $10,000,000 imputable sur le compte du capital, et qui a été ajoutée à la dette; mais en retour de laquelle nous avons obtenu 7,500,000 acres de terre dans le Nord-Ouest. Or, cette dépense de $10,000,000 a contribué à grossir le chiffre de la dette, mais d'un autre part, elle a grossi l'actif du Dominion de ces 7,500,000 acres de terre. Or, même au prix modeste, que l'on a exigé des terres qui ont été vendues parfois aux colons de l'Ouest, soit $3 de l'acre, ces terres représentent une valeur de $22,000,000. Mais personne ne reconnaîtra que cette somme de $3 de l'acre représente la juste valeur de ces terres du Nord-Ouest à l'heure actuelle; et si vous estimez cette valeur actuelle à $6 de l'acre, vous avez là des propriétés ayant une valeur d'à peu près $45,000,000. Cette somme est plus que suffisante pour contrebalancer l'augmentation de la dette de 1886 à 1896. On voit qu'il est utile d'entrer dans l'examen des comptes, au lieu de se borner à en faire un examen superficiel. Quels biens le Canada a-t-il acquis en conséquence des additions faites à la dette par l'honorable ministre des Finances depuis l'avènement des libéraux au pouvoir? Il n'est en mesure de rien indiquer qui puisse être mis en vente et rapporter une somme quelconque actuellement. Nous avons ajouté à la dette $10,000,000 de plus que nous ne l'aurions fait autrement; mais d'autre part, nous avons grossi d'au moins $40,000,000 ou $50,000,000 l'actif réalisable de notre pays; car les terres aux prix actuels, rapporteraient cette somme et davantage.

Puis, relativement au surplus, le ministre des Finances ayant eu des excédents formant un total de $115,000,000, de 1897 à 1908, il semble qu'il aurait pu facilement se dispenser d'emprunter; mais il n'en a rien fait. J'imagine que les membres de la députation qui n'ont pas étudié la question vont être surpris de ce que je vais dire; mais prenez la liste des emprunts réguliers, vous constaterez que le ministre des Finances a contracté un emprunt régulier à longue échéance en 1897, et qu'ensuite il s'est abstenu de contracter un emprunt de cette nature jusqu'en 1904; et durant toute cette période il l'a obtenu excédent sur excédent, d'année en année, et par millions à la fois. Mais l'honorable ministre n'a pas cessé d'emprunter durant toute cette période.

De 1896 à 1909, le ministre des Finances a contracté trente-quatre emprunts temporaires, au chiffre total de $94,226,333, et entraînant des frais et intérêts au montant de $1,831,259. En examinant cet état, j'ai été surpris de constater que, durant toute cette période de forts excédents, le ministre des Finances avait été contraint de recourir presque tous les ans aux banques de Londres et de notre pays. Voici la liste de ces emprunts:

En 1896,	1 emprunt au montant de..	£ 400,000
1897,	4 emprunts au montant de..	2,000,000
1899,	2 emprunts au montant de..	1,300,000
1901,	1 emprunt au montant de..	500,000
1902,	2 emprunts au montant de..	2,500,000
1903,	2 emprunts au montant de..	1,750,000
1904,	9 emprunts au montant de..	2,300,000
1905,	3 emprunts au montant de..	2,000,000
1906,	2 emprunts au montant de..	850,000
1907,	1 emprunt au montant de..	500,000
1908,	2 emprunts au montant de..	2,000,000
1908,	3 emprunts au montant de..	$ 5,873,000
1909,	2 emprunts au montant de..	10,000,000

Ces emprunts ont été contractés à des taux variant de 4 à 4½ p. 100.

Tout le temps le ministre des Finances se vantait de ses surplus.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député n'omet-il pas de mentionner une circonstance importante?

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce?

L'hon. M. FIELDING: C'est que tous ces emprunts ont été remboursés; le produit en a été appliqué à un usage immédiat, puis ils ont été remboursés.

L'hon. M. FOSTER: Sans doute qu'ils ont été remboursés. Le ministre des Finances, se figurait-il que ces $94,000,000 étaient encore en souffrance?

L'hon. M. FIELDING: Je me souviens bien de lui avoir entendu dire qu'ils avaient été empruntés, mais il a oublié de dire qu'ils ont depuis été remboursés.

L'hon. M. FOSTER: Je ne pensais pas que l'honorable ministre me demanderait d'en faire la déclaration. Ce sont là, comme je l'ai dit, des emprunts temporaires qui ont été remboursés d'année en année; mais il n'en reste pas moins acquis qu'il a emprunté $94,000,000 et que le Canada a dû payer en conséquence pour $1,831,259 de frais et d'intérêt.

L'hon. M. FIELDING: Et il n'a pas été contracté d'emprunts de même nature du

temps où l'honorable député était ministre des Finances?

L'hon. M. FOSTER: Il n'a pas alors été contracté d'emprunts dans ces conditions, ni dans cette mesure.

L'hon. M. FIELDING: Il a été contracté des emprunts exactement de la même nature et pour la même fin.

L'hon. M. FOSTER: Maintenant, venons-en aux autres emprunts que l'on appelle permanents ou à long terme. J'ai ici un tableau permettant de faire le rapprochement entre la manière de faire des deux gouvernements. On a cherché à nous faire croire que depuis 1897, le ministre des Finances avait manœuvré d'une manière tellement habile que notre situation dans les marchés monétaires du monde en était devenue beaucoup meilleure.

Ceux qui n'ont guère examiné la question et qui donnent leur appui à l'honorable ministre, en tireraient la conclusion peut-être que nous payons un taux d'intérêt beaucoup moindre et que les frais de négociation sont beaucoup moins lourds, par suite de la grande prospérité dont jouit le Canada sous le régime libéral. S'il s'en trouve qui ont cette pensée, ce tableau va dissiper leurs illusions. En premier lieu, voici un état des emprunts contractés sous le régime conservateur, de 1879 à 1894. Tous ces emprunts, sauf un, ont été contractés aux termes de la convention que nous avions avec Glynn, Mills et Currie, à laquelle, en 1893, a été substituée la convention que nous avons toujours eue depuis avec la banque de Montréal, convention assurément beaucoup plus à l'avantage du peuple canadien, tant sous le rapport des conditions que de la modicité des frais de courtage. Sans perdre de vue ces circonstances, faisons maintenant le rapprochement. Tous les emprunts de la première période ont été contractés sous le régime d'agence le plus dispendieux qui soit, et durant cette période nous avons contracté des emprunts au montant de £26,943,136. Nous avons payé de frais de courtage £55,718, et de commissions, £214,916. Or il se trouve que les emprunts contractés par le ministre des Finances, de 1897 à 1909, forment un total de £26,831,398, soit à peu près £100,000 de moins que ce que nous avions nous-mêmes emprunté sous le régime précédent. N'oubliez pas que tous ces emprunts ont été effectués sous le régime moins onéreux de frais de courtage résultant de la convention conclue avec la banque de Montréal, tandis qu'un seul des emprunts antérieurs a été conclu sous ce régime. Cependant, les frais de courtage payés par l'honorable ministre se sont élevés à £60,988, et les commissions à £347,327, soit, par rapport à la période antérieure, un excédent de frais de courtage de £5,270, et de commissions de £132,411, ce qui donne un excédent total de £137,681, ou si l'on veut, en chiffres ronds de $685,000.

Qu'on me permette maintenant de donner communication à la Chambre des taux auxquels ont été effectués les emprunts par l'ancien gouvernement conservateur, sous l'ancien régime. Les commissions ont été de 1 p. 100 sur tous les emprunts, sauf deux pour lesquels elles ont été de ¼ p. 100. C'est la convention conclue avec la banque de Montréal qui a opéré cette réduction à un quart de 1 p. 100.

L'honorable ministre a bien voulu déclarer cet après-midi qu'il avait atteint le sommet en 1897, en effectuant un emprunt au taux réel d'intérêt de 2.883 p. 100. S'il y a réussi, c'est en marchant sur les traces de l'ancien gouvernement qui avait su inspirer tellement de confiance dans l'état financier du Canada qu'on a consenti à nous faire des avances à ces conditions. L'emprunt que j'ai moi-même négocié peu de temps auparavant avait été consenti au taux d'un peu plus de 3 p. 100, avec une commission d'un quart de 1 p. 100 et des frais de courtage du même taux. Lui, a obtenu un taux réel de 2.883, avec une commission d'un quart de 1 p. 100 et des frais de courtage du même taux. Cela se passait en 1897. Puis il se mit à l'œuvre ainsi que ses collègues. Il s'adressa de nouveau au marché monétaire en 1904, à la suite de sept années d'exercice du pouvoir, et il négocia un emprunt sur lequel il fut appelé à payer 4½ p. 100 d'intérêt et même un peu plus, et 1 1-13 de commission. Puis il a continué à négocier des emprunts à des taux de commission de 1½, 1¾, 1½, 1⅝, 1¾ p. 100. Jamais commissions aussi élevées n'ont été payées dans l'histoire du Canada. J'ai ici un état de tous les emprunts depuis 1869. En 1869, un emprunt de £2,000,000 fut négocié moyennant une commission de 1 p. 100. En 1874, nous avons négocié un emprunt de £1,800,000, moyennant une commission de 1½ p. 100, et ainsi de suite jusqu'en 1892.

Or, en ce qui regarde les commissions et autres frais, l'honorable ministre avait si bien manœuvré que, en dépit de la prospérité accrue du Canada, quand il voulu négocier un emprunt sur le marché de Londres, il lui fallut payer, non plus un quart de 1 p. 100, mais jusqu'à 1½ p. 100. Mais quel succès a-t-il obtenu en ce qui regarde le taux d'intérêt à payer sur l'emprunt? J'ai ici l'indication des taux d'intérêt sur les anciens emprunts contractés à partir de 1869. En 1869, le taux de l'intérêt a été de 4.125; en 1873, il a été un peu moins de 4 p. 100. En 1874, il a été de 4½ p. 100; en 1875, d'un peu plus de 4 p. 100. En 1876, durant la période agitée du régime libéral, le taux s'est élevé à 4.75. En 1879, il a été de 4 3-10, et en 1879 de 4½ p. 100. De sorte

que le taux d'intérêt le plus élevé depuis la Confédération à 1879, a été de 4¾ p. 100. Puis nous avons la succession de taux suivante:

Année.	Taux.
1879	4
1884	4½
1885	4
1888	3:21
1892	3:41
1894	3:11

Nous en venons maintenant au régime de l'honorable ministre actuel des Finances (M. Fielding). Comme je l'ai dit, il est parvenu à effectuer son premier emprunt au moyen psychologique, avant que les mauvais effets de sa gestion eussent été sentis. Mais que se passe-t-il après cela?

Année.	Taux.
1904	4½
1907	4:8
1907	4½
1908	4⅓
1908	3:8
1908	4:125

EMPRUNTS CONTRACTÉS PAR LE GOUVERNEMENT CONSERVATEUR.

(Par arrangements faits avec Glynn, Mills et Currie.)

Année.	Montant.	Taux p. c., effectif.	Courtage.	Commission.	Taux p. c. de la commission.
	£	£	£	£	
1879	3,000,000	·045	7,500	30,000	1
1884	5,000,000	·0402	12,500	50,000	1
1885	4,000,000	·045	10,000	40,000	1
1888	6,443,136	·0403	4,500	26,791	¼
1888	4,000,000	·0321	10,000	40,000	1
1892	2,250,000	·0341	5,625	22,500	1
*1894	2,250,000	·0311	5,593	5,625	¼
Total	26,943,136	.....	55,718	214,916	

* Nouvel arrangement en force avec la banque de Montréal.

EMPRUNTS CONTRACTÉS PAR LE GOUVERNEMENT LIBÉRAL.

1907 à 1909.)

Année.	Montant.	Taux p. c., effectif.	Courtage.	Commission.	Taux p. c. de la commission.
	£	£	£	£	
1907	2,000,000	·02883	4,992	5,000	¼
1907	2,500,000	·04556	5,728	26,875	1 1/3
1907	1,500,000	·04796	3,285	22,511	1½
1907	1,831,398	·04452	3,357	22,882	1½
1908	3,000,000	·03704	7,276	45,009	1½
1908	5,000,000	·04298	10,756	60,033	1½
1908	5,000,000	·03783	11,804	75,017	1½
1909	6,000,000	·04125	13,790	90,000	1½
Total	26,831,398	.....	60,988	347,327	

Aussi, sous ces deux chefs (principalement les commissions) et sous le rapport de l'intérêt, les charges qui pèsent sur le peuple, sous le gouvernement actuel, sont plus lourdes qu'en aucun temps depuis la Confédération. Et tout cela se produit dans un temps où l'argent est à bon marché. Depuis huit ou dix mois, à Londres et dans les grandes villes américaines, l'argent est à excesivement bon marché. Je vois par la cote que des emprunts à courte échéance se font actuellement à Londres pour 1 et 1⅛ p. 100. A New-York, des emprunts à six mois ont été négociés à 1¾, 2 et 2½ p. 100. Ainsi il doit exister d'autres raisons que celles que donne le ministre des Finances, pour expliquer que le Canada, après douze ans d'administration libérale, est obligé de payer des commissions exorbitantes et des intérêts très élevés pour obtenir de l'argent.

Mais il y a quelque chose de plus grave encore. Trois de ces emprunts considérables—car ils sont pour des sommes considérables—n'ont été contractés que pour des

périodes de quatre ans. mais la commission des agences et les frais de courtage sont aussi élevés que si les emprunts avaient été fait pour cinquante ans. Voici un emprunt de 1907 qui arrive a échéance en 1912 et pour lequel on a payé une commission de 1½ p. 100. Avant deux ans, il faudra renouveler cet emprunt—il n'y a aucune possibilité de le payer autrement— et nous aurons encore d'autres frais de courtage et d'autres commissions à payer.

Un autre emprunt de 4 ans, devient dû en 1911. La commission sur cet emprunt a été de 1½ p. 100, soit £22,882. Dans deux ans il faudra le payer et quand l'honorable ministre des Finances ira négocier un renouvellement, il lui faudra se soumettre de nouveau aux exigences des agences financières et payer ces lourdes commissions que nous ne connaissions pas de notre temps.

Nous avions avec la Banque de Montréal un arrangement conclu par moi, en vertu duquel nous payions une commission d'un quart de 1 p. 100, sur les nouveaux emprunts et une commission moindre, sur les renouvellements et les sursis, plus la moitié de 1 p. 100 additionnel, si la Banque de Montréal n'était pas en état de fournir seul tout l'emprunt et devait s'associer d'autres banques. Cette commission de la moitié de 1 p. 100, payée à la banque de Montréal, quand elle devait s'associer d'autres banques, est maintenant portée à 1½ p. 100. Je n'en suis pas certain, mais cet état de choses me paraît indiquer, comme je le faisais remarquer cet après-midi, que le crédit du Canada n'est plus très solide en Angleterre. L'honorable ministre des Finances n'a fait aucune réserve quand il aurait pu le faire, quand il avait des excédents énormes. Il a laissé tous ces emprunts s'accumuler, et à la fin de 1907 et au commencement de 1908, il s'est trouvé sur le marché avec des emprunts arrivant à échéance et de nouveaux emprunts à contracter, pour des sommes si considérables et se succédant à des dates si rapprochées, que le marché monétaire fit ce que fait tout marché, quand l'offre est dépassée par la demande.

Si mon honorable ami avait fait ce qu'il aurait dû faire, le crédit du Canada lui aurait assuré le placement de ses emprunts et il n'aurait pas été dans l'obligation de payer ces fortes commissions. Dans un cas il a payé l'agence chargée de placer l'emprunt, il a payé d'autres agents pour arranger les conditions avec l'agence; il a payé des courtiers et des banquiers, pour aider à ceux qui faisaient les arrangements avec l'agence—une triple commission qui s'est élevée à 1¾ p. 100, sur toute l'opération. Il me semble que c'est une question qui mérite d'être signalée. Je considère que cet état de choses démontre que le ministre des Finances, par manque de prévoyance, par gaspillage et des dépenses excessives, a mis le pays dans une situation où il lui faut payer des prix inutilement élevé pour se procurer de l'argent.

Mon honorable ami reproche à certains députés de la gauche d'avoir été de faux prophètes; or il n'y a pas très longtemps, parlant des emprunts qui arriveraient à échéance en 1910 et 1913, il disait:

> Nous économiserons un million de dollars, et peut-être plus, entre 1903 et 1910, dans le renouvellement de ces emprunts.

Non seulement il n'a pas économisé un million de dollars, mais il a renouvelé les emprunts à perte et les intérêts élevés auxquels ces emprunts ont été faits devront être payés pendant toute la durée des emprunts.

Un mot maintenant de l'administration des affaires financières d'un pays. Pour une raison ou pour une autre, nous sommes assez portés à croire que les affaires d'un pays doivent être conduites et administrées d'après des méthodes et des principes différents de ceux qu'on emploie dans l'administration des affaires d'un particulier ou d'une compagnie. Je crois que c'est là une erreur qui a produit de graves conséquences. D'abord, elle induit le Gouvernement à faire des choses que répudierait tout homme d'affaires; ensuite cette erreur est la cause d'un relâchement dans l'emploi des deniers publics et de dépenses exagérées. Si le Gouvernement et ses partisans étaient bien convaincus que les affaires d'un pays doivent être administrées de la même manière que celles d'un particulier ou d'une société, nous serions moins exposés aux nombreuses tentations auxquelles nous succombons et nous éviterions les multiples dépenses auxquelles ces tentations nous entraînent.

Dans le cas d'un particulier, d'une société ou d'un gouvernement, celui qui administre n'agit qu'à titre de mandataire. Celui qui a moins de responsabilité et peut plus oser, c'est le particulier, puisque comme il dit, son argent est à lui. Il n'est pas entièrement à lui; sa femme, sa famille ont des titres à cet argent; il travaille et administre pour elles, mais il a moins de responsabilité et partant plus de latitude. Mais dans le cas d'une société ou d'un gouvernement, celui qui administre exerce un véritable mandat; l'administrateur d'une compagnie ne l'oublie jamais et un gouvernement ne devrait jamais l'oublier. Or d'après quelles méthodes un homme d'affaires bien doué, administre-t-il les affaires d'une compagnie? Il réfléchira avant de faire une dépense quelconque. Le Gouvernement fait la dépense d'abord et réfléchit ensuite. L'homme d'affaires s'enferme dans son cabinet, calcule le coût d'une entreprise, et s'il se croit en état de faire la dépense, il la fait. Le Gouvernement se lance dans une entreprise, et fait ses calculs plus tard.

Prenons comme exemple le canal de Newmarket. Mon honorable ami, le ministre des Douanes, osera-t-il dire qu'en sa qualité de membre du gouvernement, de mandataire du peuple, il s'est enfermé dans son cabinet et a fait le calcul de ce que coûterait ce fossé d'Aylesworth, avant de se lancer dans cette entreprise, avec ses collègues? Je ne crois pas qu'il ose le dire; je ne crois pas qu'un seul de ses collègues ose en faire l'aveu. Un particulier, l'administrateur d'une compagnie aurait fait des calculs minutieux avant d'entreprendre ce travail. Il se serait d'abord demandé s'il y avait de l'eau à cet endroit, pour utiliser après sa construction. Il se serait ensuite demandé si le canal était nécessaire. Il se serait encore posé une autre question très appropriée: les services que rendra ce canal sont-ils en proportion du prix qu'il coûtera?

Mon honorable ami s'est-il recueilli et s'est-il posé toutes ces questions? D'autres membres du cabinet l'ont-ils fait? S'ils l'ont fait, ils n'ont guère été brillants, il y a quelques semaines, lorsque pas un seul d'entre eux n'a pu dire à la Chambre quel trafic on espérait faire par ce canal, quand il sera construit.

Mais il y a encore cette différence entre un gouvernement, le mandataire du peuple, et le particulier, ou la compagnie, qui a un travail a exécuter et à payer. Quand une compagnie, dans les temps d'abondance, entreprend un travail, elle fait préparer des plans et les faits exécuter avec toute l'économie possible et institue une surveillance sévère pour s'assurer que les travaux seront bien faits. Ce n'est pas ainsi que le Gouvernement agit; ce n'est pas ainsi que le Gouvernement a agi dans l'affaire du pont de Québec; ce n'est pas ainsi qu'il a agi dans l'affaire du Grand-Tronc-Pacifique.

Conçoit-on un homme d'affaires qui entreprendrait de construire le pont de Québec dans les conditions où cette construction a été entreprise? Conçoit-on une compagnie entreprenant ce travail, sans être certaine d'exercer assez d'influence pour amener le Gouvernement à son aide, pour terminer l'entreprise et lui payer des intérêts et des dividendes, après sa faillite?

Le Gouvernement a remboursé les membres de cette compagnie, après leur faillite; il leur a remis leur argent, en calculant les actions au pair; il leur a accordé un bonus de 10 p. 100; 5 p. 100 pour leurs prétendues dépenses, depuis le jour où ils avaient souscrit leurs actions; il a payé à la plupart d'entre eux de jolis salaires tout le temps qu'ils ne faisaient rien, et en échange, il a pris les dettes et l'actif de la compagnie dont la plus grande partie est au fond du fleuve. Voilà en quoi consiste la différence entre le Gouvernement et un particulier ou une société.

Je n'ai pas besoin de commenter l'affaire du Grand-Tronc-Pacifique qui est le cas le plus frappant d'un gouvernement se lançant dans une entreprise gigantesque sans posséder la moindre parcelle de renseignements positifs; basant ses calculs sur ses propres lumières et dont la fausseté absolue a été démontrée au bout de quelques années; aujourd'hui que le temps est venu de se rendre compte du coût réel du travail, on constate que les dépenses seront le double et même le triple de ce qu'on avait supposé.

J'ai cité quelques exemples pour mieux faire voir la différence entre les méthodes d'administration du Gouvernement et celles qu'emploirait un particulier ou une compagnie.

Il y a deux choses qu'un homme d'affaires prend toujours en considération: Quel sera le coût de l'exploitation de mon entreprise et serais-je en état de payer mes dettes, quand arrivera l'échéance? Le Gouvernement ne s'inquiète guère du coût probable d'une entreprise et quant au jour de l'échéance, il n'y pense même pas. Il se contente de répondre que le pays est solvable. J'ai entendu des orateurs de la droite nous faire cette réponse, en maintes et maintes circonstances.

Qu'a fait le Gouvernement? Qu'a fait le ministre des Finances? Il a porté l'impôt à ses dernières limites, il a dépensé jusqu'au dernier sou, il a accumulé les hypothèques, il a augmenté le fardeau des intérêts. En onze ans et trois quarts, il a prélevé $555,000,000 d'impôt sur le pays—soit $223,000,000 de plus que les conservateurs n'ont prélevé dans les dernières onze années et trois quarts de leur administration. Les taxes représentaient $28,600,000 en 1896 et $73,300,000, en 1908, soit une augmentation de $43,000,000 en onze ans.

A tout cela, on nous répond: Oh! le pays est solvable. Etudions un peu cette réponse. Qu'est-ce que veut dire le ministre des Finances quand il dit que le pays est solvable? Que veulent dire ses partisans quand ils nous répondent: "Ne vous inquiétez pas de la dette; peu importe les charges qui pèsent sur le pays, le Canada peut supporter tout cela".

Les créanciers du pays font-ils saisir les édifices publics, les quais, les jetées pour être payés de leurs intérêts ou de leur capital?

Est-ce des forêts, des pêcheries, des mines ou de quelque autre partie de l'actif de l'Etat qu'ils vont s'emparer? Pas du tout. Quand on dit que le pays est solvable, on donne à entendre que l'on se maintiendra tant qu'il sera possible de prélever assez d'impôts ou d'emprunter assez d'argent; et on taxe les particuliers, on emprunte, et ce sont les particuliers qui portent le fardeau des emprunts. Par la solvabilité de l'Etat, c'est celle du particulier que l'on entend, car c'est sur ce dernier que pèse le tout en définitive.

Et puis chaque contribuable de ce pays a autre chose à faire, il a d'autres taxes à

payer, d'autres fardeaux à porter. Il doit tout d'abord pourvoir à sa subsistance et à celle de sa famille, vaquer à ses affaires, emprunter ce qu'il lui faut pour cela et rembourser le tout, intérêt et principal. Premier fardeau.

Il lui faut ensuite payer les taxes municipales. Deuxième fardeau.

Puis viennent les taxes provinciales qui constituent un troisième fardeau.

Il lui faut encore payer tribut à tout ce qui tend à lui rendre la vie plus facile; il vit sur un meilleur pied, mais il faut qu'il en paie la façon de quelque manière.

Il est tenu en outre de porter le fardeau des emprunts des municipalités, des gouvernements provinciaux, et dans une certaine mesure, de ceux des compagnies.

Enfin, le ministre des Finances vient à son tour, lui qui trouve le Canada solvable, surcharger le pauvre contribuable déjà accablé et, en quelques années, accroître de $5.46 à $11 le chiffre de la taxe par tête de la population. Que l'on cesse donc de dire que le pays est solvable, puisque l'Etat est une chose indéfinie qui ne doit rien et ne paie rien; rappelons-nous plutôt que ce sont les contribuables qui, en fin de compte, portent tout le fardeau des taxes, et que ces mêmes contribuables, on les saigne au point qu'ils en meurent d'épuisement.

Ce qui a le plus contribué et contribuera encore à nous préserver de la ruine, ce sont l'exploitation et le rendement de nos terres arables. Le ministre des Finances nous a parlé cet après-midi des 70,000 immigrants venus des Etats-Unis pour s'établir sur les terres nouvellement livrées à la colonisation. Ces colons et ceux qui nous viennent des autres pays sont ceux qui, lorsque le blé se vend un dollar le boisseau—je compte bien qu'on ne reviendra jamais aux prix d'autrefois—tirent des terres de l'Ouest d'abondantes récoltes dont ils alimentent toutes les branches du commerce et de l'industrie, et c'est sur eux que la nation fonde ses plus grandes espérances. Si ces colons viennent s'établir au Canada, on le doit au régime que le gouvernement conservateur avait inauguré bien longtemps avant l'avènement du gouvernement actuel, en ouvrant les voies, en livrant le territoire à la colonisation, en dotant de moyens de transport le Nord-Ouest canadien, la seule région où l'on pût encore se procurer des terres gratuitement ou à assez bon compte; et c'est en cela que réside le salut de la nation.

Je le répète, pour un pays aussi nouveau et aussi peu développé que le nôtre, le fardeau des taxes est excessivement lourd, et le Gouvernement devrait s'abstenir d'ajouter outre mesure à ce fardeau déjà écrasant. On s'arrête rarement à songer à la somme des emprunts qui se contractent au Canada, aux sommes colossales d'argent qui pénètrent en ce pays. Quand il nous arrive d'envisager cet aspect de la question, c'est pour oublier que tout ce qui pénètre ainsi dans le pays, s'accroît d'une année à l'autre et doit finir par en sortir. Du jour où un million de capitaux étrangers est engagé dans une entreprise quelconque au Canada, de ce jour date le mouvement contraire sous forme d'intérêt d'abord, puis le capital suit le même chemin.

J'ai souvent demandé au premier ministre la réorganisation de notre mode de recueillir la statistique de façon à ce que la publication des données officielles nous fournît des renseignements exacts pour la discussion de ces questions. Malgré mes instances, pour me procurer les données que je veux citer ici, j'ai dû avoir recours à un excellent ouvrage publié par M. E. R. Wood, de la Dominion Securities Company, de Toronto. Cet ouvrage fait voir qu'en 1904-5-6-7-8, le total des obligations émises par les gouvernements, les municipalités et les sociétés du Canada se répartissent comme suit;

Emetteurs.	Montant.
Gouvernements..	$107,580,000
Municipalités..	93,500,000
Sociétés..	$301,700,000
Total..	$503,900,000

Ces obligations ont été émises pour que le produit en soit utilisé au Canada. $196,400,000 de ces obligations ont été émises en 1908. C'est une somme considérable, mais elle ne représente qu'une faible partie des capitaux entrés dans le pays. Le 31 décembre 1908, il y avait en circulation pour environ $802,000,000 d'obligations du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et des compagnies de chemin de fer. Tout cela fait voir quelle énorme quantité d'argent étranger est engagée dans ce pays, et cela nous enseigne également que depuis l'arrivée de ces capitaux, et contiuellement par la suite, d'autres sommes considérables sortent du pays.

Les émissions d'obligations de l'Etat ne constituent pas, par malheur, ce qu'on pourrait appeler des placements profitables. Cet argent sert à la construction d'édifices publics, de quais, de canaux de Newmarket de jetées de Saint-Joseph, de ponts de Québec qui s'écroulent. Quelques-uns de ces placements soient improductifs et servent au développement du pays. Ce que je tiens à faire ressortir, c'est que nous ne devons pas chercher à justifier l'impôt en disant que le pays est solvable. Il ne faut pas oublier que c'est une charge qui pèse sur l'Etat. Le Canada possède tant de ressources et de richesses que ses habitants y trouvent une existence facile et qu'il ne peut y avoir de danger imminent de pauvreté générale. D'un autre côté, il ne faut pas surcharger le contribuable.

Une dernière observation. Le premier ministre est fier de son ministre des Finances:

il l'a déclaré à Halifax. Il est également fier de son collègue des Travaux publics; il disait l'autre soir qu'il en est plus fier que jamais. Je ne doute pas qu'à la suite des observations que je viens de faire il se prétends plus fier que jamais de son collègue des Finances. Loin de moi la pensée de vouloir enlever une seule plume du panache du ministre des Finances, mais il y a certaines considérations que nous pouvons discuter avec calme afin d'empêcher le ministre des Finances de prendre trop d'orgueil de la fierté que ses exploits causent au premier ministre. Supposons qu'avant de reprendre ma place, je passe en revue quelques-unes de ces considérations sans y mettre la moindre malice.

En premier lieu, le premier ministre doit être fier du ministre des Finances parce qu'on n'a jamais vu au Canada de ministre des Finances renier aussi absolument ses principes, toutes ses professions de foi en matière financière, douanière et autre. N'est-ce pas le cas?

Le plus ancien des ex-ministres des Finances encore vivant est resté fidèle à ses principes. Aux jours sombres où les libéraux détenaient le pouvoir, de 1873 à 1878, sir Richard Cartwright n'a jamais amené son drapeau; monté au pouvoir libre-échangiste, il en est descendu libre-échangiste; s'il eut des velléités de faiblir, Alexander MacKenzie était là pour raffermir ses convictions. Même en présence d'une défaite imminente, ces deux hommes sont restés fidèles à leurs principes; ils sont restés conséquents jusqu'à la fin.

Sir Leonard Tilley et sir John Macdonald leur succédèrent. Ils avaient prêché une autre doctrine pendant leur séjour dans l'opposition, et leurs adversaires—le premier ministre entre autres—prétendaient que ce n'était qu'un prétexte pour renverser le Gouvernement et qu'ils n'oseraient pas appliquer cette doctrine après leur avènement au pouvoir. Or, les conservateurs prirent la direction des affaires, et sir Leonard Tilley mit en pratique les principes de la politique nationale; les ministres des Finances des cabinets conservateurs sont restés fidèles à ces principes jusqu'à la défaite de leur parti.

C'est alors que mon honorable ami (M. Fielding) entra au ministère des Finances. Il avait toujours été libre-échangiste à tous crins; c'était un adversaire déclaré de la politique nationale et de la protection; il ne voulait pas d'excédents. A cette époque, la suppression des excédents constituait le credo libéral et la doctrine Fielding. Mais que sont devenus ses principes libre-échangistes depuis qu'il est au pouvoir? Qu'est-il advenu de ses principes d'économie? Qu'est-il advenu de son aversion pour les primes—primes sur le fer, primes sur l'acier, droits sur la houille et les choses nécessaires à la vie, primes sur la ficelle d'engerbage, primes sur le pétrole, primes sur le sucre de betterave.

C'est lui qui, sans contredit, détient le record du reniement des principes et des doctrines. Le premier ministre a toute raison d'être plus fier que jamais de son ministre des Finances; il semble que la parité de sentiment les rende indulgents l'un pour l'autre.

Le ministre des Finances détient encore un autre record, celui de l'impôt. Jamais ministre des Finances du Canada n'a mis plus à sec le gousset des contribuables et n'a fait verser dans le Trésor une aussi grande partie de l'épargne populaire. En prenant le pouvoir, le ministre trouva l'impôt à $28; en 1908, il l'avait porté à $73. En trois ans il a prélevé $223 de plus que ses prédécesseurs dans le même laps de temps. En ceci, le premier ministre doit être encore fier de son collègue. Si je me rappelle bien, un jour, à Ottawa, en 1893, le premier ministre agitait son drapeau et invitait la population à marcher sur la citadelle pour en chasser ceux qui croyaient à la protection, qui surchargeaient le peuple d'impôts et gouvernaient le pays sans se soucier de l'économie.

Le ministre des Finances s'est encore acquis une certaine notoriété en privant les déposants canadiens d'une partie de l'intérêt sur leurs dépôts afin de grossir les excédents dont il ne peut se passer. Quand il ne peut pas obtenir d'excédent en portant au compte du capital $16,000,000 de dépense courante, il se procure $3,000,000 ou $4,000,000 en abaissant de ½ p. 100 l'intérêt sur les dépôts dans les caisses d'épargnes et en payant aux prêteurs canadien 1 à 1½ p. 100 de moins qu'aux prêteurs étrangers. Jamais on ne vit au Canada de ministre des Finances qui ait autant favorisé les prêteurs et les courtiers étrangers et rendu la vie aussi agréable aux intermédiaires. J'ai fait tantôt l'historique des commissions et des frais de courtage qu'il a fallu payer lors des derniers emprunts, et $132,000,000; jamais ministre des Finances n'a payé des taux aussi exorbitants pour obtenir de l'argent en Angleterre. A cet égard encore, il détient le record.

Le plus grand dépensier du Canada, c'est encore lui, c'est-à-dire qu'il a dépensé plus qu'aucun autre ministre des Finances de notre pays. Arrivé au pouvoir en déclarant qu'une dépense annuelle de $38,000,000 constituait un véritable gaspillage, on l'a vu déposer l'an dernier un budget de $125,000,000; jamais ministre des Finances n'avait accompli pareil exploit. Il a commencé par dépenser $41,000,000 et il en est maintenant rendu à $132,000,000. Il est certain que le premier ministre doit être fier de son ministre des Finances en tant que dépensier. Et quel est l'objet de ces

dépenses? Le pont de Québec, le canal de Newmarket, le quai de Saint-Joseph—pour ne rien dire de ce qui se passe plus près de nous. En quelque partie du pays que l'on aille, on voit partout des dépenses inutiles, faites sans réflexion, dont le chiffre n'a pas été préalablement établi et qu'il a fallu payer ensuite.

Et que dire du caractère des dépenses? Vraiment, monsieur l'Orateur, il y a à peine de nos jours une source de dépenses qui n'est pas comprise dans la catégorie des dépenses fédérales et à laquelle des fonds ne sont pas consacrés. Nos adversaires ont même publié des avis demandant qu'on les sollicite à faire des dépenses!

Mon très honorable ami se souvient du gâteux économiste du temps de sa croisade oppositionniste—de celui qui est aujourd'hui sir William Mulock et qui était dans la province d'Ontario, l'apôtre de la plus rigoureuse économie. Il se rappelle qu'il lui confia un jour le portefeuille des Travaux publics, et que son collègue occupait son poste temporaire depuis quelques heures à peine, lorsqu'il fit distribuer une circulaire invitant tous les membres du Parlement et tous les candidats vaincus à lui faire savoir s'il y avait, dans leur circonscriptions, des dépenses qu'il leur plaisait de faire faire, car il serait bien aise de les connaître.

Le ministre des Finances brille encore par autre chose. Plus que tout autre ministre des Finances, il a invoqué des prétextes ingénus mais trompeurs pour motiver des dépenses publiques. Témoin le Grand-Tronc-Pacifique. Quelle certitude il avait que cette entreprise ne coûterait pas plus de $13,000,000, en tout, au pays! Quelle certitude il avait que l'Etat n'aurait pas à débourser plus de $51,000,000, à titre d'avance; et voilà que le ministre des Chemins de fer estime à $114,000,000 le chiffre de la dépense pour la division de l'Est, abstraction faite des installation terminales, du pont de Québec, et d'une foule d'autres choses. Et, avant le parachèvement de l'entreprise, on aura plutôt dépensé $180,000,000. Au début, le chiffre de $51,000,000 dont il nous a parlé en 1903 était une intéressante invention qu'il a développée en 1904. Aujourd'hui et depuis un an, il doit faire face aux spectres qu'il a conjurés, le gaspillage, l'extravagance, l'échéance de la dette, les nouvelles obligations et toutes les perturbations du marché monétaire, sans compter des emprunts temporaires dans presque toutes les banques, des millions de livres de dettes qui deviennent exigibles à quelques mois d'intervalle dans les conditions où se trouvait la finance de 1908. Il fait face à tout cela.

Les monstres le détruiront-ils? Sa baguette magique a-t-elle perdu son efficacité? Peut-il les renvoyer vers les profondeurs d'où il les a appelés? L'avenir le dira. Mais il doit aujourd'hui leur faire face.

En cette année 1909, il doit négocier un emprunt supplémentaire de $10,000,000 pour le Grand-Tronc-Pacifique, si le ministère persiste dans sa décision. Il doit obtenir, cette année-même, $30,000,000 pour ce chemin de fer et pour d'autres dépenses imputables sur le capital. Voilà donc $40,000,000 qu'il devra se procurer à l'étranger en 1909.

Mais ce n'est pas tout. En 1910, il aura $9,000,000 à rembourser et $30,000,000 à se procurer pour le Grand-Tronc-Pacifique et pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. Pourquoi le ministre des Finances s'est-il abstenu de mentionner cette dernière entreprise? Le premier ministre, le ministre de l'Intérieur, le ministre des Chemins de fer ont tous promis de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson, et de le construire immédiatement. Pourquoi n'en a-t-il pas fait mention aujourd'hui? Ils tiendront leur promesse, je le suppose, et l'Ouest les obligera, j'imagine, à respecter leurs engagements. Ils ont donné leur parole de propos délibéré, sachant ce qu'ils faisaient et lorsque la crise financière sévissait avec la plus grande intensité.

Le ministre de l'Intérieur dira: "Nous nous procurerons les fonds nécessaires par la vente de nos terres, et nous en vendrons assez à $3 l'acre pour couvrir les frais de l'entreprise." Qu'on me permette de lui dire: "Vous avez vendu des terres et touché le prix de vente; où sont les fonds?" Ils ont été dépensés jusqu'au dernier sou. Et, si l'an prochain et l'année suivante, vous vous procuriez toute la somme nécessaire, elle serait intégralement employée à des dépenses imputables sur le fonds consolidé du revenu. Lorsque vous construirez, au prix de vingt à vingt-cinq millions de dollars, le chemin de fer de la baie d'Hudson, vous vous procurerez les fonds en négociant un emprunt sur la place de Londres.

Vous avez entrepris une croisade en faveur de la création de rentes viagères et, dans ce but, vous acceptez l'argent du public. Où sont les sommes que vous percevez. Elles constituent une dette nationale. Vous les versez au fonds consolidé et vous les consacrez aux fins que j'ai mentionnées. Où sont les économies du peuple que vous avez reçues en dépôt; où est sa mise de fonds sur laquelle vous payez l'intérêt? Tout est dépensé jusqu'au dernier sou. Cette somme constitue et a toujours constitué une dette nationale.

En 1910, il y aura une dette de $9,000,000 à racheter et $30,000,000 à emprunter pour le Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer de la baie d'Hudson, ce qui donne un total de $39,000,000. En 1911,

une dette de $8,600,000 deviendra exigible et il faudra encore $30,000,000 pour le Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer de la baie d'Hudson, soit $38,600,000 en tout. En 1912, nous aurons $31,000,000 à rembourser et $30,000,000 à prélever pour le Grand-Tronc-Pacifique, ce qui forme un total de $61,000,000 pour cette année-là.

A moins que vous n'acheviez la voie ferrée et que vous ne contractiez les emprunts plus tôt, vous arriverez à l'année 1913, alors qu'il vous faudra éteindre une dette de $3,700,000 et vous procurer $25,000,000 pour le Grand-Tronc-Pacifique. Chaque année, le ministre doit aller chercher sur la place de Londres, quarante, trente-neuf, trente-huit, soixante millions, et de vingt-cinq à trente millions, uniquement pour le Grand-Tronc-Pacifique, le chemin de fer de la baie d'Hudson et les emprunts dont l'échéance approche, sans parler des grandes dépenses dont la nécessité s'impose d'année en année, à l'attention publique.

Il y a un jour ou deux, vous vous êtes engagés, par une simple prescription législative, à payer dans le cours des dix prochaines années une somme de $2,000,000 à une compagnie de navigation entre le Canada et la France. Le ministre des Chemins de fer a promis de dépenser une forte somme pour supprimer ou protéger les croisements à niveau. Ainsi, chaque année accumule de nouveaux fardeaux. Voilà les obligations qui épuiseront tout notre revenu, et qui engloutiront l'excédent et d'autres fonds que vous vous procurerez en empruntant.

Voilà donc quelles sont vos obligations. A combien estimez-vous le coût de la division des montagnes du Grand-Tronc-Pacifique? Coûtera-t-elle moins de $100,000 par mille, et combien de moins? Qui devra prélever ces $100,000 par mille. Maintenant que vous avez ouvert la porte au Grand-Tronc-Pacifique en lui prêtant $10,000,000, que lui répondrez-vous, l'an prochain, lorsqu'il viendra vous dire: "Je ne puis pas disposer de mes valeurs sur la place de Londres, ni me procurer les capitaux dont j'ai besoin; aidez-moi, sinon l'entreprise croulera et le crédit du Canada sera ruiné." La compagnie aura doublé ses forces. Vous serez à sa merci, et elle pourra vous conduire jusqu'où elle le jugera nécessaire.

Et les dépenses imputables sur le capital pour votre milice, pour les fleuves et les Grands lacs! Vous aurez à vous procurer tous ces fonds et vous n'aurez pas d'autre ressource que d'ajouter d'immenses sommes au chiffre des emprunts déjà négociés. Tous ces embarras nous les devons au ministre des Finances. Nous avons fait de la philosophie à la bonne franquette, et je désire ajouter tous ces fleurons à sa couronne, persuadé qu'il les acceptera avec gratitude pour celui qui les offre.

M. GEO. E. FOSTER.

L'hon. R. F. SUTHERLAND (Essex-nord): Dans la péroraison de son discours —que je trouve modéré, venant de lui— l'honorable préopinant a décerné certains éloges à mon honorable ami le ministre des Finances (M. Fielding). Qu'on me permette tout d'abord de dire à mon collègue (M. Foster) et à la députation que, à mes yeux, peu d'hommes, soit en ce pays soit ailleurs, ont, comme le présent titulaire, occupé le poste de ministre des Finances pendant treize ans, avec autant d'honneur pour eux-mêmes et autant d'avantage pour leur patrie. J'ajouterai que je doute que nulle part un ministre des Finances ait pu présenter aux contribuables des exposés financiers annuels aussi satisfaisants que ceux que mon honorable ami a eu le privilège de soumettre depuis treize ans qu'il exerce ses fonctions.

Je soutiens que, parmi ceux qui, comme moi, l'ont entendu chaque année décrire la situation financière avec cette clarté, cette éloquence et ce discernement qui le distinguent au plus haut point, il n'est personne qui ait manqué d'y voir la meilleure preuve des progrès et de la prospérité de ce pays sous le régime actuel, et de la sagesse de la politique financière du présent ministère.

Je comprends fort bien que mon collègue qui vient de reprendre son siège (M. Foster) se sente désavantagé lorsqu'il tente de critiquer notre présent ministre des Finances. A peine est-il une erreur financière qu'il n'ait pas commise; à peine est-il une crise qu'il n'ait pas eu à subir. Tout ce que je puis dire c'est que son administration s'est signalée par de si nombreux déficits qu'il devrait être le dernier à se moquer de la politique financière du ministère actuel.

L'honorable député a fait observer que le ministre des Finances n'a pas prononcé son exposé budgétaire avec autant d'allégresse qu'il en a manifesté antérieurement dans des circonstances semblables. Ce propos, que d'autres auraient pu tenir, sied mal dans la bouche de l'ex-ministre des Finances (M. Foster) qui, pendant les trois dernières années de son administration, a manifesté un talent remarquable pour accumuler les déficits. Ce piètre excédent de $1,500,000 résultant des opérations de l'exercice qui vient d'expirer a provoqué, a-t-il dit, des acclamations dans les rangs ministériels. Quel était donc le spectacle qu'offrait le pays pendant les trois dernières années de l'ancien régime, lorsque l'honorable député était ministre des Finances? En 1893-1894, il y eut un déficit de $1,200,000; en 1894-1895, un déficit de $4,100,000 et, en 1895-1896, un déficit de $350,000. Ainsi, pendant les trois dernières années de sa splendide gestion des affaires financières du Canada, il a entassé des

déficits s'élevant à $5,700,000. Certes, dans ces circonstances, il ne lui seyait pas de se livrer à plusieurs des critiques qui sont tombées de ses lèvres, lors même que d'autres auraient pu les proférer avec quelque raison.

L'honorable député a parlé du pont de Québec. Se peut-il qu'il ait déjà complètement oublié le pont Curran? Et lorsqu'il a mentionné le canal de Newmarket, qu'il a appelé le fossé Aylesworth, n'avions-nous pas de bonnes raisons de penser à un autre canal que j'appellerais le fossé Haggart, si j'étais d'humeur à imiter son exemple?

Il a aussi parlé de l'accroissement de la dette publique, mais ne s'est pas souvenu que notre dette avait augmenté de $118,000,000 pendant les dix-huit années du régime conservateur. Mon honorable ami a dépeint le Canada comme un pays pauvre, et il a déploré l'augmentation de la dette publique. Eh bien, je n'accepte pas cette peinture de notre pays. Tout en étant du nombre de ceux qui croient que le Gouvernement doit agir comme il le fait, tout en étant persuadé qu'il doit diminuer les dépenses pour se prêter à des circonstances qui changent heureusement, j'entrevois l'avenir avec la confiance la plus absolue.

Je m'attends à une amélioration notable de la situation. Vu notre beau patrimoine, nos splendides richesses et l'acroissement rapide de notre population, je crois que la gêne financière où nous nous trouvons disparaîtra bientôt et que le Canada sera de nouveau dans une aussi bonne situation qu'il y a un an ou deux.

D'ailleurs, s'il est vrai que nous dépensons nos fonds avec trop d'empressement, que faut-il penser de mon honorable ami qui a fait, dans l'île du Prince-Edouard, cette déclaration, qui est reproduite dans l'"Examiner," journal conservateur de la province:

> Quant à moi, je suis prêt à exécuter notre marché avec l'île du Prince-Edouard en construisant un tunnel.

Eh bien, monsieur l'Orateur, cela causerait une dépense annuelle de deux à trois millions de dollars pendant quelques années. Et par combien se chiffrerait notre dépense si nous entreprenions de fournir un dreadnought ou deux à la Grande-Bretagne, ce que mon honorable ami nous conseillait de faire dans l'éloquent discours qu'il a prononcé devant la Chambre, il y a quelques jours.

Il a établi une comparaison entre la demande par le public d'une entreprise régionale, telle que le canal de Newmarket et l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique. Nous savons tous que ces travaux régionaux sont exécutés à la demande de quelques personnes de l'endroit; et à cet égard, mon honorable ami qui semblait se préoccuper surtout des habitants des provinces maritimes, a complètement oublié que, s'il s'agissait dans un cas d'une question purement régionale, la construction de la division de l'Est du Grand-Tronc-Pacifique avait été entreprise à dessein par le ministère dont la conduite fut approuvée, en 1904, par toute la population, approbation qui fut renouvelée par le résultat du scrutin du mois d'octobre 1908.

Ensuite, mon honorable ami—c'est surtout à cet égard qu'il a été mal conseillé—a parler de réserver " la terre au colon " et s'est beaucoup moqué de l'application du principe de " la terre au colon " par le présent ministère. Plusieurs de ses assertions et de ses insinuations ont été très risquées, mais aucune ne l'a été plus que celle-ci. Examinons la situation et comparons à cet égard la conduite du gouvernement dont il a fait partie avec la conduite du gouvernement actuel.

Un état que le ministre de l'Intérieur a déposé ces jours derniers m'apprend que, sous le régime conservateur, les concessions de terre aux compagnies de chemin de fer se sont élevées à 31,000,000 d'acres; que les terres cédées à d'autres que des colons représentaient 46,000,000 d'acres, tandis que les terres occupées par des colons ne mesuraient que 7,900,000 acres. D'un autre côté, sous le régime libéral, on n'a pas concédé 31,000,000 d'acres de terre à des chemins de fer, ni même un seul acre, et les terres cédées à d'autres que des colons ne mesurent que 7,921,00 acres.

Mais occupons-nous du colon, car c'est à son sujet que mon honorable ami a déversé le plus de sarcasmes sur le présent ministère. Nous constatons que, si les colons n'ont obtenu que 7,900,000 acres de terre pendant les dix-huit années du régime conservateur, le ministère libéral a livré aux colons plus de 23,590,000 acres, en douze ans. Est-il rien qui démontre plus clairement la différence de conduite des deux administrations en cette matière qui a été un facteur si important du progrès de l'Ouest et du pays tout entier?

Mon honorable ami a déclaré qu'on a abusé du crédit du Canada. A mon sens, rien n'a autant valu pour le crédit national que les exposés financiers que le présent ministère a pu faire chaque année. D'année en année, il a fait savoir à tout l'univers que les finances du pays s'amélioraient d'une façon inconnue auparavant. D'année en année, il a proclamé au loin l'existence d'un fort excédent des recettes ordinaires sur les dépenses ordinaires. Rien ne pouvait mieux établir l'excellence du crédit de la nation.

Grâce à la politique éclairée du ministère en matière d'immigration, l'univers a aussi appris que des millions de personnes envahissaient le Canada, et surtout le Nord-Ouest. Ce qui a aussi établi le crédit

du pays c'est le fait que, d'année en année, jusqu'à l'an dernier, le commerce canadien se développait plus rapidement, du moins aussi rapidement, que celui de tout autre nation du globe. Il me semble que voilà des faits que le crédit national n'a pas diminué, mais qu'au contraire il s'est affermé sous le présent régime.

Puis l'honorable député (M. Foster) a entrepris de faire la leçon au ministre des Finances, relativement au système de comptabilité, notamment aux dépenses imputées sur le capital et à d'autres dépenses extraordinaires. Il a semblé laisser entendre que les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, ainsi que d'autres pays, suivaient à cet égard une autre ligne de conduite que nous. Voici un écrit qui a paru ce mois-ci dans la "North American Review". L'auteur M. Cortelyou, ex-secrétaire du Trésor, y traite les questions que débattent le ministre des Finances (M. Fielding) et l'ancien ministre des Finances (M. Foster).

A mon avis, il convient de consigner au compte rendu des débats les vues exprimées par M. Cortelyou. Voici ce qu'il dit:

Il n'est guère probable que les besoins auxquels le trésor devra répondre aillent en diminuant. Depuis nombre d'années le chiffre de l'augmentation annuelle des dépenses n'a pas été inférieur à 15 p. 100 et en toute probabilité, cette proportion s'accroîtra dans un prochain avenir, au fur et à mesure qu'il faudra exécuter de plus fortes dépenses, au cours du développement des divers services de l'Etat.

Voilà un langage qui s'applique parfaitement à un jeune pays comme le nôtre, en pleine voie de prospérité.

Ces frais ne sauraient être imputés dans leur intégralité sur le compte ordinaire de la dépense effectuée pour l'administration des services de l'Etat. A cet égard, la forme actuelle des états quotidiens de la trésorerie est plus ou moins propre à induire le public en erreur, ces états établissent aucune distinction entre les dépenses afférentes aux services ordinaires de l'Etat et les frais effectués pour les travaux publics de nature permanente, comme les travaux d'amélioration aux rivières et aux ports de mer, les bâtiments civils et le canal de Panama.

Ces paroles ont bien leur application ici, quand on se reporte au Grand-Tronc-Pacifique, une entreprise nationale de nature similaire.

A cet égard, notre budget diffère de celui de nombre de pays étrangers, où l'on fait face aux dépenses afférentes aux travaux d'amélioration de nature permanente, au moyen d'émissions spéciales d'obligations et les sommes en question figurent dans un compte distinct de l'état des dépenses effectuées pour l'entretien ordinaire des services public. D'autre part, l'usage en vogue auprès du gouvernement actuel est de demander aux recette courantes la plupart des crédits destinés aux améliorations de nature permanente, et par ce moyen on grève la génération actuelle de presque tout le fardeau de ces améliorations dont bénéficieront les générations futures. C'est là ce qui a donné lieu à la situation actuelle.

Le fait que nos voisins n'emploient pas en pareille matière les méthodes financières dont nous faisons usage ici est, à son avis, la cause de la situation qu'il va élucider.

....alors que les recettes fléchissent bien au delà du chiffre des dépenses, et cela non pas pour des causes évidemment passagères auxquelles un prochain avenir apporterait naturellement remède, mais parce que les besoins sans cesse croissants auxquels il nous faut pourvoir, en prévision de l'avenir, dépassent les résultats que nous sommes légitimement en lieu d'attendre de nos sources actuelles de revenu.

Existe-t-il au pays de demandes plus pressantes que celles des transports auxquels nous cherchons à faire face par la construction du Grand-Tronc-Pacifique? Voici comment il solutionne la question:

Pour élucider la situation, en faisant l'exposé budgétaire de la façon suggérée, le compte de l'année fiscale terminée le 30 juin 1908, figurerait comme suit:

Recettes ordinaires nettes	$601,126,118 53
Dépenses	570,477,838 81
Excédent	30,648,279 72
Dépenses extraordinaires—	
Canal de Panama	38,093,425 29
Edifices civils sous le contrôle de la trésorerie	9,341,364 55
Services des terres rendues à la culture	11,126,042 02
Rivières et ports	30,157,649 01
Réduction de la dette nationale	34,356,750 00

Puis il ajoute:

On peut bien se demander si tous les articles figurant dans la catégorie des améliorations de nature permanente, imputable sur le compte du capital, doivent figurer sous pareille rubrique. Il convient peut-être quelquefois de les inscrire au compte du revenu, mais la chose ne saurait faire doute, lorsque le Gouvernement vend en réalité des obligations, afin de faire face aux frais de certains travaux publics spéciaux, comme le canal de Panama, on devrait inscrire pareille dépense dans un compte distinct, ou bien le produit de la vente des obligations devrait figurer dans la comptabilité à titre de recettes.

En vue de l'allusion faite par l'honorable député au mode de comptabilité en vogue aux Etats-Unis, ces observations de l'ex-secrétaire de la trésorerie sont parfaitement de mise ici et s'appliquent au débat. Quant à la question même qui nous occupe, celle des dépenses de nature extraordinaire et imputables sur le compte du capital, étudions l'attitude tenue par l'ex-ministre des Finances et par le gouvernement dont il faisait partie. En 1884, la dette nette du Canada s'élevait à $181,000,000 en chiffres ronds. En 1896, elle avait atteint le chiffre de $258,000,000, soit une augmentation de $77,000,000.

Etudions le dossier de l'honorable député et de ses collègues, au cours de cette période, relativement aux dépenses extra-

ordinaires et imputables sur le capital. Ont-ils, dans une large mesure, puisé ces deniers dans les recettes ordinaires? Durant cette période, le gouvernement conservateur a exécuté une dépense de $94,000,000 qu'il a portée au compte du capital et au compte spécial. La dette nationale s'est gonflée de $77,000,000. C'est-à-dire que toute cette dépense extraordinaire de $94,000,000, sauf $17,00,000, a été ajoutée à la dette publique. En d'autres termes, durant cette période, ils ont demandé aux recettes moins de 20 p. 100 de cette dépense extraordinaire, portée au compte du capital, et la dette publique s'est grossie de 80 p. 100 de cette dépense. Etudions maintenant le dossier du gouvernement aujourd'hui au pouvoir. En douze années et trois quarts, nous avons dépensé $212,000,000; la dette publique, jusqu'au 31 mars, s'est accrue de $65,000,000; l'écart est de $146,000,000. Nous avons puisé dans les recettes courantes, non pas 20 p. 100, mais 69 p. 100 de cette dépense extraordinaire et imputable sur le capital, et notre dette nationale ne s'est grossie que de 31 p. 100. Et l'honorable député de s'écrier: Pourquoi le gouvernement au pouvoir ne met-il pas de l'argent de côté, pour faire face à cette dette? Pourquoi l'honorable député n'a-t-il donc pas mis en pratique la doctrine qu'il cherche à nous inculquer ce soir?

L'honorable député a abordé une autre question: le chiffre de la dette, par tête de la population et le chiffre de l'impôt. Cet après-midi, au cours de son admirable exposé des motifs, le ministre des Finances a cité des données statistique établissant qu'à l'époque de l'avènement des libéraux au pouvoir, le chiffre de notre dette nationale, par tête de la population, était de $50 et que le 31 mars, eu égard à l'évaluation de la population qu'il a donnée, le chiffre de la dette nette était de $45, par tête; c'est-à-dire que la dette publique, par tête de la population, était inférieure de $5 au chiffre constaté, à l'époque de l'avènement du gouvernement actuel au pouvoir.

Je le sais, il est téméraire de se poser en prophète, en matière financière comme en tout autre ordre de choses, cependant, je ne crains pas de faire une prédiction: si l'immigration des Etats-Unis, qui commence à revenir à son état normal, continue, à l'avenir à se déverser au pays, à flots aussi pressés que par le passé, j'ose affirmer que, lorsque le gouvernement actuel aura régné dix-huit ans, limite du règne atteinte par ses prédécesseurs, la dette nette du Canada, en dépit du chiffre énorme des dépenses extraordinaires et imputables sur le capital, sera inférieure à $50 par tête de la population.

Je veux maintenant parler pendant quelques instants des difficultés financières. Mon honorable ami m'a quelque peu prévenu en citant un discours prononcé par M. E. R. Wood à la convention annuelle de la Dominion Securities Corporation, le 11 janvier 1909. Mais bien qu'il ait cité une partie de ce discours que j'avais moi-même l'intention de citer, il a omis quelques paragraphes dont je ferai mention en vue de montrer que nous n'avons pas besoin d'avoir d'appréhension relativement à la situation de notre pays, d'autant plus que tout semble indiquer que le Canada regagne rapidement sa situation financière, peut-être plus rapidement qu'aucun autre pays au monde. M. Wood s'exprime ainsi:

D'une façon générale l'année qui vient de finir a été témoin d'un progrès merveilleusement rapide dans la valeur de nos titres, progrès dû en grande partie au retour rapide aux conditions des facilités financières.

Je crois que je devrais donner lecture d'autres extraits de la brochure, en vue de dissiper une impression qui a pu être donnée à la Chambre par le député de Toronto-nord. Il a laissé croire que ces grandes ventes d'obligations avaient eu lieu, apparemment, par suite de l'extravagance du Gouvernement ou quelque chose d'analogue. Mais M. Wood donne des explications très claires au sujet de ces obligations et dit que l'argent n'était disponible qu'à des taux ruineux et les émissions qui auraient été faites si des conditions normales avaient existé, furent différées en attendant des marchés plus favorables. Tel fut un des motifs parmi tant d'autres qui ont amené la vente d'un si grand nombre d'obligations en 1908. Mais il dit aussi:

Tout en tenant compte du résultat de la stagnation de 1907 et des émissions qui ont été différées en attendant un marché plus favorable, le volume des transactions durant l'année dernière a été extraordinairement grand, dépassant le chiffre de 1905, année des émissions du Grand-Tronc-Pacifique et d'autres compagnies.

Il donne ensuite la classification suivante des valeurs vendues, avec un tableau comparatif des quatre années précédentes:

—	1908.	1907.	1906.	1905.	1904.
	$	$	$	$	$
Obligations du gouvernement..	77,598,500	9,274,000	9,206,000	346,087	11,146,000
" municipales.....	47,433,911	14,430,540	9,087,008	9,031,160	13,759,247
" de corporation.....	71,325,000	58,931,200	35,694,000	125,497,284	9,344,000
Totaux.....	196,357,411	82,635,740	53,987,531	134,874,531	34,249,247

Ces chiffres montrent la façon merveilleuse avec laquelle le crédit financier du pays se relève et comment il est fait face aux besoins financiers du pays. Mais il signale une autre chose qu'il est important que nous ayons présent à l'esprit. Les banques et les autres institutions de ce genre, nous fournissent en grande partie l'argent dont nous avons besoin pour nos affaires quotidiennes; mais l'argent dont nous avons besoin pour d'autres entreprises, pour le développement et la mise en valeur du pays, doit venir de l'étranger pendant un certain nombre d'années encore. Il donne le tableau suivant qui fait voir les montants vendus respectivement sur les marchés canadiens, anglais et américains durant l'année 1908:

	Canada.	Grande Bretagne.	Etats-Unis.
Obligations du gouvernement	$ 3,098,500	$ 74,500,000	
" municipales	17,977,390	25,083,271	$4,372,250
" de corporation	3,059,250	65,871,750	1,944,000
	$24,595,140	$165,455,081	$6,316,250
Percentages	(12½ p. 100).	(84¼ p. 100).	(3¼ p. 100).

Par conséquent, quand nous songeons que pendant de nombreuses années à venir nous devons emprunter de l'argent au dehors, spécialement en Angleterre, l'attitude prise par le Gouvernement en faisant cette année une réduction d'environ $10,000,000 dans nos dépenses, devrait être, suivant moi, approuvée énergiquement par les deux partis qui siègent dans cette Chambre. Je crois que c'est là un fait qui convaincra le capitaliste et le rentier anglais que le Gouvernement du Canada, à une époque de difficultés financières, prend des mesures d'économie en vue de maintenir le crédit du pays pour l'avenir, quand il pourra avoir besoin d'emprunter sur les marchés financiers du monde.

A ce sujet, je désire signaler à l'attention un article paru dans l'"Evening Journal" de notre ville qui fait voir de quelle merveilleuse manière notre pays se remet de la crise financière qui vient de l'assaillir. Le 17 courant, le "Journal" publiait un article sur l'activité manifestée dans les travaux de construction sur tous les points du pays.

Le "Journal" cite de copieux extraits du "Financial Post", dont il parle comme d'une publication très prudente dans les conclusions qu'elle tire des statistiques; et il constate ensuite qu'ici à Ottawa, les permis de construction pour le mois de mars sont pour une somme totale de $144,000, en comparaison de $69,000 chiffre pour le mois correspondant de 1908. A Montréal, ces permis représentent une somme totale de $283,000, contre $137,000 en 1908; à Toronto, ils sont pour $1,700,000, contre $838,000 en 1908; à Winnipeg, ils s'élèvent à $851,000 contre $114,000. L'article indique nombre d'autres villes, qui toutes manifestent une activité croissante dans les travaux de construction, en comparaison de l'année dernière. Ces faits témoignent avec éloquence de la cessation de la crise financière. Le ministre des Finances nous a dit que les recettes commencent à augmenter. J'ai ici un état indiquant les chiffres des importations et des exportations du Dominion durant les derniers six mois de 1908 et de 1909. Je ne le lirai pas en entier, mais je donnerai les chiffres pour les deux derniers mois de 1908 et 1909. Les voici:

Février 1908	$21,004,733
Février 1909	23,188,688
Mars 1908	30,052,232
Mars 1909	33,836,293

On voit avec quelle rapidité les importations ont commencé à augmenter.

Si nous en venons aux exportations, je vois que pour le semestre clos le 31 mars 1909, elles ont été de $141,814,453, en comparaison de $142,805,261. Mais si l'on fait l'examen détaillé des exportations de 1908, on constate que pour les derniers six mois elles comprennent à peu près pour $11,000,000 de monnaies et lingots, tandis que les exportations pour les derniers six mois de 1909 n'en comprennent que pour $495,000, de sorte que la différence est beaucoup plus grande que les chiffres ne semblent l'indiquer à première vue. Ce sont là des indices du rétablissement des affaires dans le pays, à la suite de la gêne financière qui dure depuis un an ou deux.

On a fait allusion à l'immigration. Les chiffres pour l'exercice tout entier jusqu'à la date du 31 mars 1909, ne sont pas encore publiés; mais durant la période de onze mois expirée en février 1909, il est entré au pays 131,000 immigrants, contre 247,000 durant la période correspondante de 1908. Nous savons que la diminution s'est produite surtout à l'égard des immigrants à provenance de la Grande-Bretagne et de l'Europe continentale, et cela en consé-

quence surtout des avertissements donnés par les fonctionnaires du département de l'Immigration, aux autorités de la métropole et des pays du continent européen, de ne nous envoyer, durant cette période de gêne financière, que des journaliers agricoles ou des colons en mesure de se mettre sur-le-champ à la culture des terres. Par rapport aux Etats-Unis, voici quelle est la situation.

Durant cette période de onze mois en 1907-1908, il nous est venu des Etats-Unis 52,000 immigrants, et durant la période correspondante de 1908-1909, 50,000, à peu près le même nombre; et il est curieux et agréable de noter à cet égard que l'immigration japonaise dans le cours de cette même période, est tombée de 7,452 à 486, preuve manifeste de l'exécution des conditions du traité par les autorités japonaises.

On m'informe, et de très bonne source, je crois, que les effets de colons qui nous sont arrivés durant l'année civile de 1908, des quatre états du Michigan, du Montana, de l'Illinois et du Massachusetts, argent et effets mobiliers, représentaient une somme de $6,102,170, ce qui, pour 5,296 immigrants venus de ces états, donne une moyenne de $1,152 chacun. Si cette moyenne est applicable à tous les immigrants qui nous sont arrivés des Etats-Unis durant l'année, soit 57,000, nous avons ainsi un total d'à peu près $65,000,000. Conçoit-on un mode d'administration relatif à l'immigration qui soit de nature à favoriser davantage le progrès et la prospérité du pays que celui-ci, grâce auquel il se produit une énorme affluence d'immigrants, immigrants d'une si bonne clase que 57,000 d'entre eux se trouveraient, d'après ce calcul, à apporter au pays, tant en effets mobiliers qu'en argent l'énorme somme de $65,000,000? Depuis un an ou deux, on nous a beaucoup parlé du nombre d'immigrants d'une mauvaise classe qui nous arrivent. Or, la ligne de conduite suivie par le Gouvernement à cet égard dès le début a été favorable au progrès et à l'avancement du pays. Comme on pouvait s'y attendre, il a réglé cette question de l'immigration de colons d'une mauvaise classe avec la même prudence et la même sagesse qu'il a mises à régler les autres questions se rattachant à cet intérêt. Quels sont les faits? Il tient des inspecteurs sur à peu près quatorze points de la frontière des Etats-Unis, et dans le cours de onze mois, 4,446 personnes ont été arrêtées à la frontière américaine et aux ports de mer. De ce total, il en a été arrêté un neuvième aux ports de mer, et huit neuvièmes sur la frontière. On voit la différence entre la manière d'agir en matière d'immigration du gouvernement actuel d'une part et de l'ancien gouvernement de l'autre.

Les 4,446 immigrants auxquels nous avons refusé l'entrée du pays l'an dernier représentent exactement le nombre d'immigrants venus au Canada en 1896, sous le régime précédent.

Voici maintenant un relevé du nombre de homesteads enregistrés durant les dix derniers mois des deux derniers exercices:

1907-1908	27,000
1908-1909	35,000

Voilà encore une preuve de la manière intelligente avec laquelle le Gouvernement traite cette question de l'immigration.

On a beaucoup parlé ce soir du Grand-Tronc-Pacifique. Je me suis souvent dit que nous ne nous rendons pas suffisamment compte du grand travail accompli par le gouvernement actuel, depuis 12 ou 13 ans, pour résoudre le grave problème du transport. Il y a 30 ou 40 ans qu'on discutait la question de construire une route navigable de 14 pieds de profondeur, depuis le lac Supérieur jusqu'à la mer. Dès 1865, une grande convention fut tenue à Détroit, à laquelle assistaient des représentants de toutes les parties du Canada et des Etats-Unis. Ce projet d'un canal de 14 pieds, depuis les Grands lacs jusqu'au Saint-Laurent y fut discuté.

Quand ce projet fut-il réalisé? Quand le gouvernement actuel fut appelé à administrer les affaires du pays. Dès son avènement au pouvoir, il commença à dépenser des sommes considérables pour faire un fait accompli d'un projet que l'on discutait depuis 1865, et en 1900 nous avions une route navigable depuis le lac Supérieur jusqu'à la mer.

Plus tard le Gouvernement abolit les péages sur les canaux; il fit creuser les ports et les rivières, il construisit des quais et enfin il entreprit la construction du Transcontinental national. On pourrait croire, surtout en entendant parler l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) que le pays ne porte aucun intérêt à la construction de ce chemin. Deux fois cependant, le pays a approuvé et ratifié cette grande entreprise. Comme nous le savons tous, plusieurs raisons ont concouru à la conception de ce projet. Premièrement, pour doter le pays d'une voie de communication continentale et impériale; deuxièmement, pour livrer à la colonisation nos immenses régions septentrionales et troisièmement, pour amener une réduction dans les taux de transport. Nous avons aujourd'hui le témoignage des ingénieurs les plus autorisés pour affirmer, comme nous l'avions toujours prétendu, que la différence de niveau sur ce chemin, depuis Yellowhead-Pass jusqu'à la mer, ne dépassera pas quatre dixièmes pour cent. Cela veut dire que depuis le pied des Montagnes Rocreuses—au delà des prairies à blé—jusqu'à la mer, nous aurons un chemin de fer

qui n'aura d'égal dans aucun pays du monde.

Comme a expliqué l'honorable ministre des Finances, nous avons dépensé des sommes considérables pour le Grand-Tronc-Pacifique; nous avons dépensé $20,000,000 pour les canaux, $30,000,000 sur l'Intercolonial, $7,000,000 dans le port de Montréal et le chenal du Saint-Laurent, $2,000,000 à Fort-William et à Port-Arthur, des sommes considérables à Port-Colborne et ailleurs.

Ces fortes dépenses étaient nécessaires dans un jeune pays qui grandit, pour établir des moyens de transport, sans lesquels il serait inutile de vouloir attirer l'immigration au Canada. Si nous ne procurons pas aux immigrants les moyens de pénétrer à l'intérieur du pays et d'expédier leurs produits sur les marchés, le courant de l'immigration cessera et le pays ne progressera pas comme il le devrait.

Le Gouvernement songe aussi a construire le chemin de fer de la baie d'Hudson et le nouveau ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Graham) a laissé entrevoir la possibilité de donner à nos canaux une profondeur de 18 pieds, au lieu de 14 pieds. Tous ceux qui se rendent compte de ce que nous faisons pour améliorer nos moyens de transport et qui voient les efforts désespérés des Américains pour lutter contre nous, sont obligés d'admettre que si nous donnons à nos canaux une profondeur de 18 pieds, nous aurons à perpétuité l'avantage sur les Etats-Unis, pour le transports des produits de l'Ouest jusqu'à la mer.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) nous a très peu parlé de la politique douanière du Gouvernement et depuis quelques temps l'opposition n'aborde guère ce sujet. Il y a à peine un an ou deux que cette Chambre a été témoin d'un spectacle assez étrange. Le Gouvernement dont la politique douanière consiste dans un tarif pour les fins du revenu seulement, avait ordonné une réduction des droits sur les machines agricoles, pour se rendre aux besoins et aux vœux de la nombreuse classe agricole de ce pays. Un député conservateur de l'Ouest proposa un amendement à cette proposition du Gouvernement et c'est alors que nous avons pu constater que la politique du Gouvernement sur cette question était tellement du goût du chef de l'opposition, du député de Toronto-nord, du député de Grey-sud (M. Sproule), du whip conservateur (qui porte un si grand intérêt aux dames depuis quelques temps) et de cinq ou six autres membres éminents de l'opposition qu'ils ont dû voter en faveur de la proposition ministérielle.

Quiconque étudie les résultats de la politique douanière du Gouvernement est obligé de rendre hommage à la merveilleuse habileté qu'il a déployée. Le tarif canadien, depuis 1896, a surtout été considéré à trois points de vue: premièrement, le point de vue impérial; pour la première fois dans l'histoire de l'empire, un gouvernement colonial a offert et donné à l'Angleterre un traitement de faveur sur ces marchés et plus tard ce traitement a été étendu à d'autres parties de l'empire britannique.

C'était un pas dans la voie de l'impérialisme qui fut suivi par d'autres lorsque le Gouvernement a conclu des conventions douanières avec les autres colonies. En deuxième lieu, le gouvernement canadien a inauguré ce que l'on pourrait appeler un régime douanier international. Quand nous avons constaté que l'Allemagne, sans raison valable, à notre point de vue, usait de représailles envers le Canada en lui appliquant son tarif maximum, nous avons frappé les produits allemands d'une surtaxe. Plus tard, ayant constaté que certains industriels américains se montraient si généreux envers les consommateurs canadiens, qu'ils leur vendaient leurs produits au-dessous du prix courant aux Etats-Unis, le Gouvernement mit fin à cette concurrence désastreuse pour les industriels canadiens en insérant dans le tarif une disposition visant le dumping.

J'habite près de la frontière, dans une région où, comme à Walkerville, on voit de grands établissements industriels, et j'ai pu constater par moi-même les excellents effets de la disposition relative au dumping. C'est encore au gouvernement actuel que l'on doit le tarif moyen dont on se prévaudra, ainsi que vient de l'annoncer le ministre des Finances, pour entamer des négociations avec les nations étrangères en vue d'établir des relations de commerce plus avantageuses entre elles et le Canada.

A mon sens, ce qui caractérise notre tarif, c'est qu'il est établi pour les fins du revenu, et l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) reconnaît lui-même que ce tarif nous a permis de tirer un revenu considérable. Jamais tarif canadien n'a produit de revenu comparable à celui du tarif Fielding. Le ministre des Finances a cité des chiffres pour démontrer les progrès merveilleux qui se sont accomplis dans le pays sous le gouvernement actuel; comme il se fait tard, je ne le suivrai pas sur ce terrain. Mais il est une autre réforme que le Gouvernement vient d'inaugurer, et que je considère comme étant d'importance primordiale pour l'avenir de notre pays. Je le déclare en toute conscience et sincérité, une des choses qui m'engagent à continuer d'accorder ma confiance et mon appui au Gouvernement avec le même empressement que par le passé, c'est qu'il va continuellement de l'avant et favorise le progrès de tous côtés. Le

gouvernement libéral qui ne favoriserait pas le progrès ne pourrait pas se maintenir au pouvoir.

A certain égard cependant, le Gouvernement aurait pu faire encore plus qu'il n'a fait: je veux parler de la conservation des richesses naturelles du pays. Je n'hésite pas à le dire, bien que le premier ministre ait droit à plus d'un titre à la gratitude du peuple canadien, un jour viendra peut-être où l'on considérera qu'un des plus grands bienfaits qu'il aura conférés à son pays sera d'avoir convoqué à Ottawa une grande convention forestière, en février 1906. Dans le discours qu'il a prononcé à l'ouverture de cette convention, il a dit beaucoup de choses qui méritent d'être rappelées, et on me pardonnera de faire consigner aux "Débats" un court extrait de ce discours dans le but d'y donner plus de publicité qu'il n'en aurait autrement. Voici ce qu'il a dit entre autres choses:

Au nom de l'association forestière canadienne qui a eu l'idée de cette conférence et qui l'a organisée, au nom du parlement canadien qui l'a approuvée et autorisée, ce m'est un plaisir et un honneur de vous souhaiter la bienvenue. Bienvenue à tous et à chacun! Même après les paroles que vient de prononcer Son Excellence le gouverneur général, je remercie tout spécialement les représentants de la république américaine qui sont en ce moment au milieu de nous et qui nous apportent les fruits de leur savoir et de leur expérience.

Je souhaite également la bienvenue aux représentants des gouvernements provinciaux, sans l'aide et la coopération desquels, nos efforts ne pourraient jamais avoir les résultats que nous en attendons.

Je souhaite la vienvenue aux représentants des grandes compagnies de chemins de fer qui, par leur position, sont peut-être plus en état que toute autre classe de la communauté, de nous faire profiter de leur expérience et de leurs connaissances.

Je souhaite la bienvenue aux représentants de notre grande industrie forestière qui, plus que toutes les autres classes de la société, probablement, sont intéressés à la conservation de nos forêts.

Je souhaite la bienvenue aux représentants des universités que je vois devant moi, aux négociants, aux sportsmen, à tous ceux qui sont ici et qui sont prêts à faire des sacrifices de temps et d'argent pour la cause qui nous réunit et qui est une cause nationale par excellence.

Ces paroles sont on ne peut plus appropriées au sujet que je traite en ce moment. En outre, le Gouvernement, en refusant, tout récemment, de permettre l'exportation du gaz du district de Welland, a pris une initiative favorable à la conservation de ce produit naturel. Il est regrettable qu'on n'ait pas pris une décision semblable quelques années plus tôt afin de conserver le gaz naturel dans l'Ouest. Le Gouvernement contribue encore largement à la conservation des richesses naturelles du pays en gardant la haute main sur la distribution de la force motrice aux chutes du Niagara, en faisant continuer les travaux de la commission des eaux internationales, en s'occupant du boisement de l'Ouest et en établissant sur les hauteurs des réserves forestières d'une superficie de plusieurs milliers de milles.

Ces réserves forestières sont situées, au Manitoba—sur la montagne du Dauphin, la montagne des Canards et les buttes du Porc-Epic; dans la Saskatchewan—sur les buttes du Castor, les montagnes de l'Orignal et de la Tortue et les buttes aux Cyprès; dans l'Alberta—dans la chaîne des montagnes du lac Cooking, le parc Jasper, le parc de Banff, le parc du lac Kootenay; dans la Colombie-Anglaise—sur le versant occidental des Montagnes Rocheuses, dans le parc Yoko, le parc du Glacier et en plusieurs endroits dans la zone aride.

En acceptant l'invitation du gouvernement des Etats-Unis et en envoyant trois habiles représentants du Canada au congrès de la préservation des richesses naturelles, réuni à Washington, le ministère a donné une nouvelle preuve de l'intérêt qu'il attache à ce grand problème. On m'apprend que le congrès de Washington a suggéré de nommer dans chaque pays une commission permanente, et j'espère que le gouvernement canadien nommera dès qu'il le pourra une bonne commission qui règlera cette question au point de vue des intérêts nationaux.

Avant de terminer, je désire relever les commentaires du représentant de Toronto-nord concernant l'accroissement rapide de la dette publique. Il saute aux yeux que l'honorable député admet que l'augmentation de la dette n'est qu'une bagatelle, abstraction faite des sommes nécessitées par la construction du Grand-Tronc-Pacifique. D'après le hansard (3e volume), séance du 17 de mars 1908, il a déjà dit:

En 1887, la dette publique était de $227,000,000; en 1896, elle s'élevait à $258,000,000; augmentation de $31,000,000 en neuf ans.

En 1908, elle se chiffrait par $275,000,000; augmentation de $17,000,000 en douze ans.

Jusqu'à ce jour, si l'on excepte l'année 1908, sous le gouvernement actuel, il y a eu une augmentation relativement faible de la dette.

De sorte que la critique de mon honorable ami vise les fortes dépenses causées par la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Mais s'il se rappelle les faits et gestes du gouvernement conservateur en 1884, 1885 et 1886, il doit savoir que le chemin de fer canadien du Pacifique était alors en construction comme le Grand-Tronc-Pacifique l'est aujourd'hui, et que la dette publique s'est accrue de $23,695,135, en 1884; de $14,245,841, en 1885, et de $26,751,414, en 1886, soit une augmentation totale de $64,000,000 pendant ces trois années-là. Si cet énorme accroissement de la dette nationale était juste et légitime, au dire du

représentant de Toronto-nord, pendant la construction du Pacifique-Canadien, pourquoi l'augmentation de la dette ne serait-elle pas également légitime lorsque nous construisons une autre grande voie ferrée transcontinentale.

A mon avis, le Gouvernement nous a donné un tarif de revenu qui répond aux besoins du moment; il a adopté, relativement aux transports, une politique d'action et de progrès, qui attire les capitaux et engage les maisons étrangères à venir créer des usines au Canada, une politique qui tend à la conservation de nos immenses richesses et qui favorise l'accroissement de la production de nos principaux établissements industriels. Tant qu'il persistera dans la politique éclairée et progressive dont il a doté le pays depuis douze ou treize ans, tant que le chef du ministère et les collègues qui l'entourent conserveront la confiance du public, chaque fois qu'ils solliciteront le renouvellement de leur mandat, le peuple les appuiera comme il l'a fait au mois d'octobre 1908.

M. PERLEY propose le renvoi de la suite du débat.

Cette motion est adoptée.

Sur la motion de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à onze heures moins cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 21 avril 1909.

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

DEPOT D'UN PROJET DE LOI TENDANT A MODIFIER LE CODE CRIMINEL.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (n° 148) tendant à modifier le Code criminel.

—Ce projet renferme plusieurs modifications au Code criminel. Quelques-unes n'affectent que des points secondaires de procédure et s'expliquent d'elles-mêmes. Des renvois indiquent les articles modifiés, de sorte que les députés peuvent se rendre compte au premier coup d'œil des changements projetés. Le plus important de ces amendements à la procédure prévoit distinctement l'assignation par voie sommaire d'une corporation, d'une municipalité ou d'une compagnie devant un juge de paix. On a éprouvé parfois des difficultés à citer ces corps politiques devant le tribunal, vu qu'il n'est pas expressément prescrit qu'une municipalité ou une compagnie est soumise à la juridiction sommaire du juge de paix.

Passant à des questions de plus de conséquence, j'expliquerai quelques-unes des principales modifications prévues dans le projet. Premièrement il est proposé d'imposer une peine plus rigoureuse à ceux qui portent des armes offensives, telles que poignard, couteau, stylet, qui ne peuvent être employées à autres fins que d'attaquer. L'intention est de changer l'amende en emprisonnement. L'autre amendement consiste à donner plus d'extension à l'article actuel, qui a trait à la publication ou la mise en circulation de littérature ou d'images indécentes. Un cas de grave importance s'est produit récemment, et nous avons cru que la loi dans sa forme actuelle ne suffit pas pour atteindre les délinquants, c'est pourquoi je propose d'appliquer les dispositions pénales du Code non seulement à ceux qui enfreignent la loi telle qu'elle existe, mais aussi à ceux qui facilitent la distribution ou la mise en circulation, ou qui ont en leur possession pour les distribuer, les mettre en circulation ou les vendre des images ou de la littérature obscènes aux termes de l'amendement; je demande également l'application de cette disposition à ceux qui exposent ou mettent en circulation les plaques qui servent à imprimer ces images ou publications.

L'amendement suivant tend à augmenter la peine sur les proxénètes, portant de deux à cinq ans le terme de l'emprisonnement.

Je propose ensuite d'étendre les dispositions de la loi actuelle qui fait un crime de tenir une maison de désordre, c'est-à-dire une maison ordinaire de prostitution ou un tripot ou une maison de jeu, à ceux qui tiennent des fumeries d'opium, afin de donner suite à la loi que nous avons adoptée l'an dernier prohibant l'usage de l'opinm.

Je propose aussi, laissant de côté certains petits détails, de classer parmi les délits punissables par la loi criminelle le vol du minerai d'argent ou d'or, et d'étendre les dispositions de la loi dans l'espoir qu'il sera moins difficile de convaincre les délinquants. Nous proposons cet amendement, imitant en cela les lois en vigueur en Australie et dans le Sud-Africain, parce qu'il est très difficile en vertu de la présente loi, de punir les délits de cette nature qui se commettent à Cobalt et dans le Nouvel Ontario surtout, mais aussi dans les autres parties du pays.

Un autre amendement punissable par la loi criminelle est la reproduction ou la vente de compositions musicales enregistrées en vertu de la loi des droits d'auteurs, mais qui ont été contrefaites. La loi protège déjà de ce côté les autres ouvrages enregistrés en vertu de la même loi, mais celle-ci ne s'applique pas encore aux compositions musicales. Une autre modification est proposée à la demande et sur les représentations de certaines chambres de commerce et autres personnes, au sujet de l'espace de temps que les bestiaux transportés en transit peuvent être enfermés dans les wagons sans en sortir. La loi fixe cette limite de temps à 28 heures, mais l'amendement propose 36 heures. La seule modification peut-

être qui mérite une mention spéciale à cette phase de la procédure, est celle que nous proposons à la demande du département du procureur général d'Ontario et tendant à soustraire les causes d'homicide à la juridiction des "sessions de la paix". Cette disposition vient en conflit avec les dispositions du Code criminel qui permet l'instruction des causes d'homicide aux "sessions de la paix". Nous avons correspondu à ce propos avec les procureurs généraux de toutes les provinces, et bien que tous ne soient pas d'accord, la majorité sont d'avis que les procès pour homicide devraient s'instruire devant les cours supérieures seulement.

Plusieurs autres amendements qui se rapportent à la procédure sont proposés à la demande et sur la recommandation du département du procureur général des différentes provinces, ou dans certains cas, sur la proposition de juges éclairés. Avec ces explications, et avec l'aide des renvois ajoutés aux différents articles, je crois qu'aucun député intéressé n'éprouvera de difficulté à comprendre les dispositions du projet.

M. J. D. REID: Le ministre de la Justice ferait bien, je crois, d'étudier l'à-propos de prolonger le terme de l'emprisonnement pour le crime de rapt. Il n'est guère de plus grand crime, et il est devenu d'occurence en ces derniers temps aux Etats-Unis. J'avais l'intention de proposer moi-même un amendement au Code criminel à ce sujet, mais le ministre de la Justice ayant déposé ce projet, j'espère qu'il agira dans le sens que je propose, et je suis sûr qu'il recevra l'approbation du public en général.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 149), déposé par M. Aylesworth, tendant à modifier la loi d'extradition.

QUESTIONS.

LES DEPENSES SUR LA DIVISION DE L'EST DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quels montants ont été payés à titre de commission, courtage et autres dépenses, respectivement, sur les emprunts faits depuis le 31 décembre 1908?

2. Quel montant a été payé à compte de la division est du Grand-Tronc-Pacifique, chaque année, jusqu'au 31 mars 1909, faisant la différence entre les sections de Winnipeg, à Québec et de Québec à Moncton?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Il a été répondu hier à la première partie de cette demande.

2.

	Section Moncton-Québec.	Section Québec-Winnipeg.
1904-5..	$ 408,086 05	$ 242,494 07
1905-6..	552,410 30	1,062,596 18
1906-7..	3,123,703 10	2,247,973 37
1907-8..	9,694,621 83	8,875,868 71
1908-9..	13,556,842 04	9,562,082 82
	$27,335,663 32	$21,991,015 15

Note.—L'exercice 1908-1909 n'est pas complet et ne le sera que vers le 15 mai vu qu'il y a encore des comptes impayés.

LES DEPENSES DE LA MILICE.

M. MIDDLEBRO demande:

1. Quels sont les détails de la résolution n° 75, page 50, des prévisions budgétaires de l'exercice se terminant le 31 mars 1910, et la quantité et l'espèce de chacun des effets y mentionnés, ainsi que les montants requis pour chacun d'eux, respectivement?

2. Quels sont les détails de la résolution n° 79 desdites prévisions budgétaires, page 51, et quel est le montant requis pour chaque catégorie de fournitures mentionnées dans ladite résolution?

L'hon. WM PUGSLEY (pour le ministre de la Milice):

1. Cette question se rapporte aux crédits imputables sur le compte du capital de $1,300,000. Bien qu'il soit impossible de donner à l'avance les détails exacts, le crédit sera employé à peu près comme suit:

Fusils Ross, 10,000 à $25,000..	$250,000
Bayonnettes, 17,000 à $5.25..	90,000
Terrains y compris les champs de tir et leur établissement..	125,000
Ordonnance, habillements de réserve et construction..	250,000
Artillerie, y compris les affuts et fourgons, etc..	550,000
Frais d'inspection, etc..	35,000
Total..	$1,300,000

2. Habillements et accessoires:

Allocation pour accoutrements, force permanente..	$325,790
Allocation pour tenue civile, force permanente..	18,550
Allocation aux régiments au lieu d'habillements..	290
Sommes requises pour achat de tuniques..	5,000
Pour les gardes du gouverneur général..	3,345
Sommes requises pour frais de nettoyage d'habillements..	2,000
Pour couvrir la différence entre les estimations et les dépenses réelles imprévues, telles que allocation pour vêtements d'hiver, indemnités, etc..	20,025
Total..	$375,000

EMILE LACAS.

M. GEO TAYLOR demande:

1. Pendant quelle durée Emile Lacas a-t-il été absent du département des Travaux publics en 1906, 1907 et 1908, respectivement?
2. A quels travaux du département (s'il en est) s'est-il employé pendant ces absences?
3. Quels émoluments a-t-il reçus au cours de chacune desdites années?
4. Qui fait son travail pendant son absence?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1 et 2. Pendant les années 1906, 1907, 1908, M. Lacas a été absent en service pour le département comme suit: du 8 au 15 janvier et du 21 juin au 10 juillet pour prendre des photographies d'édifices publics, de havres, et travaux de rivières.

A part ses 21 jours réguliers de vacances annuelles, pendant lesquels il a touché son traitement, M. Lacas a été absent, sans rien toucher, du 1er janvier au 30 juin 1907, et du 2 octobre au 30 novembre 1908. Avec traitement depuis le 4 novembre 1907 jusqu'au 31 janvier 1908.

3. En 1906, $1,500; en 1907, sur le pied de $1,550 par année; en 1908, $1,337.78, sur le pied de $1,600 par année.

4. MM. A. T. Bell, A. E. Day, A. Belanger et R. Perron font aussi partie du personnel.

DROITS SUR LES PORCELAINES, ETC.

M. WALLACE demande :

1. Quel est le droit douanier, s'il en est, imposé sur les porcelaines, bols, soucoupes, plats, etc.?
2. Y a-t-il des manufactures de porcelaines en Canada? Dans l'affirmative, en quels endroits?
3. Un droit est-il imposé sur la matière première?
4. Exporte-t-on du Canada une certaine quantité de cette matière première?
5. Emploie-t-on de cette matière première brute en Canada dans la manufacture de porcelaines? Dans l'affirmative, où?
6. Si l'on manufacture des porcelaines en se servant de matière première brute provenant des Etats-Unis, en quels endroits se trouvent ces manufactures?

L'hon. M. PATERSON (ministre des Douanes):

1. Les droits sur porcelaines de table sont de 15 p. 100 tarif préférentiel; 17½ p. 100 tarif intermédiaire, et 30 p. 100 tarif général.

2. Je regrette de ne pouvoir répondre à la question n° 2.

3. Les argiles y compris l'argile de Chine, l'argile brulée et l'argile simplement broyée peuvent être importées en franchise.

4. Le département des douanes ne paraît pas avoir aucune indication que des minerais de ce genre aient été exportés du Canada.

5. Réponse au n° 4.

M. WM PUGSLEY.

MAITRE DE POSTES DE LEVIS.

M. MONK demande :

1. Le Gouvernement a-t-il nommé un successeur à M. Alfred Lefrançois, maître de poste à Lévis (P.Q.)? Dans l'affirmative, qui a été nommé?
2. Quel était le salaire de M. Alfred Lefrançois? Quel est le salaire de celui qui occupe aujourd'hui la position?
3. Le nouvel occupant est-il parent du député du comté de Lévis?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX, (directeur général des Postes) :

1. Oui, Robert Carrier.

2. Les directeurs de la poste de cette catégorie ne reçoivent pas de traitements réguliers, mais une commission sur les recettes légitimes de leurs bureaux, et ils sont obligés de fournir à leurs propres frais tout aide qui peut être nécessaire pour que les affaires du bureau se fassent bien. Les recettes du bureau de poste de Lévis pour l'exercice se terminent le 31 mars 1909, y compris les commissions et allocations, se sont élevées à $1,962.09.

3. Oui.

TRAVAUX PUBLICS A PETERBOROUGH.

M. CHISLHOLM demande :

Quelle somme de deniers publics a été dépensée durant le cours des derniers vingt ans, par le gouvernement fédéral, pour travaux publics, dans le territoire constituant maintenant le collège électoral de Peterborough-ouest?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): $245,537.59. Mon honorable ami me permettra de lui faire remarquer que cette question fait partie d'une série dont il a donné avis relativement à divers collèges électoraux pour travaux exécutés pendant les vingt dernières années. La préparation de ces réponses prend une grande partie du temps des commis. Tous les renseignements sont contenus dans les comptes publics et si mon honorable ami veut s'en donner la peine il les y trouvera. Je suppose cependant que s'il continue à poser des questions de ce genre je serai obligé d'y répondre.

EDIFICES PUBLICS DE WINGHAM.

M. T. CHISHOLM demande:

Le Gouvernement se propose-t-il de compléter l'édifice à Wingham, dans le comté de Huron-est, en installant une horloge dans l'espace qui a été préparée à cette fin dans la tour dudit édifice?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Il n'y a rien dans le budget cette année pour les travaux.

PORT D'INVERNESS, CAP-BRETON.

M. GEO. TAYLOR demande:

1. Actuellement le Gouvernement s'occupe-t-il, ou a-t-il l'intention de travailler à l'amélioration du havre d'Inverness, Cap-Breton?

2. Le Gouvernement y a-t-il acheté un étang avec le terrain adjacent, connu sous le nom de McIsaac's-Pond? Dans l'affirmative, qui est le vendeur, et quel a été le prix d'achat?

3. Y a-t-il un chenal entre ledit McIsaac's-Pond et le golfe Saint-Laurent? Dans l'affirmative, quelles en sont la largeur et la profondeur?

4. Y a-t-il actuellement, ou y a-t-il eu dans le cours de l'année dernière, un contremaître en charge des améliorations? Dans l'affirmative, quel est son nom, quand a-t-il été nommé, quel est son salaire, et quelle somme a-t-il reçue à ce jour?

5. Ledit contremaître a-t-il acheté du bois pour réparer le brise-lames qui s'y trouve? Dans l'affirmative, à combien s'élèvent ces achats, et ceux-ci ont-ils été faits à la suite de demandes de soumissions ou autrement?

6. Le Gouvernement se propose-t-il de reconstruire et de prolonger un brise-lames ou quai, dans ledit havre, au cours de cette saison de manière à ce que les petits steamers venant de Canso, de Pictou et de Halifax puissent faire escale à Inverness?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Les matériaux sont requis pour la reconstruction du mur de protection intérieure sont déjà achetés, et c'est l'intention du département d'employer le crédit de $4,700 voté de nouveau pendant la présente session du Parlement à la continuation des travaux.

2. Des démarches sont faites pour exproprier le terrain nécessaire à ces améliorations, le McIsaac's-Pond compris. Les propriétaires présumés et le prix offert à chacun d'eux sont:

The Inverness Coal Company...	$1,500
Angus McIsaac	210
D. J. McDonald	50

3. L'entrée à l'étang McIsaac du côté du golfe Saint-Laurent est présentement entièrement fermée, la berge étant de trois pieds plus élevée que les hautes marées du printemps.

4. a) Oui. b) D. R. McClean. c) 23 octobre 1908. d) $2.50 par jour. e) $110.

5. Le contremaître a acheté des matériaux pour la somme de $834.96, après s'être assuré de ce qu'ils coûteraient et avoir soumis les prix à l'approbation de l'ingénieur divisionnaire Millidge.

6. Le crédit ci-dessus mentionné ne contient aucune somme pour bâtiments sur le quai.

EDIFICES PUBLICS SUR LA RUE SUSSEX.

M. WRIGHT demande:

1. Relativement aux nouveaux édifices projetés sur la rue Sussex, les plans soumis lors du concours sont-ils la propriété du Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, les membres de cette Chambre peuvent-ils les voir, et, dans ce cas, où peut-on les voir?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. Les plans sont déposés au bureau de l'architecte en chef du département des Travaux publics à Ottawa et peuvent être vus en tout temps.

QUAI A EATONVILLE (N.-E.)

M. RHODES demande:

1. Quelle somme a été dépensée pour le quai d'Eatonville, comté de Cumberland (N.-E.), en 1907?

2. Les travaux ont-ils été faits par voie de contrat ou à la journée?

3. Si c'est par contrat, à qui a-t-il été donné? Quel était le montant mentionné? Quels étaient les soumissionnaires et quels étaient les montants des diverses soumissions?

4. Si c'est à la journée, quels sont les noms des diverses personnes employées, le chiffre de la paye et la somme totale payée à chacun?

5. Quels montants ont été dépensés respectivement pour le louage des attelages doubles et les matériaux? Quels sont les noms des personnes qui ont reçu ces montants, et quel montant a été payé à chacune?

6. Quels sont les renseignements ci-dessus mentionnés en ce qui concerne le brise-lames construit dans la même localité en 1908?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): On n'a pas fait de travaux au quai d'Eatonville, comté de Cumberland, (N.-E.), pendant l'année 1907. Une partie de l'ancien brise-lames qui a été beaucoup endommagé pendant une grosse tempête, a été entièrement reconstruite pendant cette année-là, la dépense étant de $2,998.06.

2 et 3. En régie.

	Par jour.	$
Kenneth W. Morris	$2 50	150 00
S. R. Canning	1 75	105 00
Earl Morris, juin	1 25	
Earl Morris, juillet et août	1 50	81 87
Howard Morris	1 50	86 25
James Webster	1 50	88 50
Judson Knowlton	1 50	84 75
John D. Knowlton	1 50	87 00
Fred. Brown	1 50	81 00
Warren Weaver	1 50	85 50
Luke Dyer	1 50	82 50
Alfred Knowlton	1 75	102 38
Ayner Spicer	1 95	107 25
Elmo Dewis	1 95	109 20
John Nodwell, juin et juill.	1 95	
John Nodwell, août	1 50	63 45
Herbert Knowlton	1 95	65 32
Burton Morris	1 95	62 40
Simon de Long, juin et juil.	1 95	
Simon de Long, août	1 50	19 35
Jack Connolly	1 50	12 00
Total		$1,473 72

En outre, le département a payé à J. Newton Pugsley, la pension des individus ci-haut désignés, au taux de 15 cents par repas: totalité $342.30.

5.

Kenneth W. Morris, camionnage	$ 180 00
S. R. Canning, pierre	50 00
A. C. et C. W. Elderkin, matériaux.	14 65
J. Newton Pugsley, quincaillerie et bois	937 39
Total	$1,182 04

6. (1) $4,492.22.
(2 et 3) En régie.
(4).

	Par jour.	
Kenneth W. Morris	$3 00	$ 243 00
Herb. Knowlton	1 75	121 63
Warren Weaver	1 75	115 20
Carl Mills	1 75	112 88
Chesley Morris	1 75	133 00
Arlie Knowlton	1 75	112 00
Percy Morris	1 75	114 63
W. Canning	1 75	49 00
George Knowlton	1 75	120 75
Hugh Spicer	1 75	117 26
Lloyd Elderkin	1 75	10 50
Clarence Atkinson	1 75	14 00
George Doherty	1 75	42 00
Bertie Knowlton	1 75	124 25
Gilmour Knowlton	1 75	108 50
Dan. Barkhouse	1 75	82 25
George Darcy	1 75	87 50
Alfred Knowlton	1 75	74 38
John D. Knowlton	1 75	87 50
John H. Morris	1 75	83 13
Elmo Dewis	1 75	75 25
James Morris	1 75	34 13
Isaac Morris	1 75	33 25
Total		$2,096 29

(5).

Kenneth W. Morris, camionnage	$ 283 50
Stuart McAleese, camionnage	234 50
A. D. Dyas, quincaillerie	31 50
Walter R. Barnes, quincaillerie	59 14
C. H. Hill, quincaillerie	11 80
Douglas et Compagnie, quincaillerie	207 70
J. Newton Pugsley, bois, pierre, etc.	1,567 79
Total	$2,395 93

M. DANIEL McKENZIE.

M. ARTHURS demande:

1. Daniel McKenzie, receveur des postes à Three-Brooks, comté de Pictou (N.-E.), a-t-il démissionné, et quand?

2. Qui a été chargé du bureau de poste après sa démission, ou quand le bureau at-il été transféré de son domicile? Quand le transfert s'est-il fait?

3. La personne chez laquelle le bureau a été transféré a-t-elle été nommée titulaire de l'emploi? Dans la négative, pourquoi?

4. Pendant combien de temps ce bureau a-t-il été confié à cette personne?

5. Ce bureau a-t-il été transféré de nouveau? Dans l'affirmative, quand, et chez qui?

6. Cette dernière personne a-t-elle été nommée à l'emploi de receveur des postes, et quand?

7. Qui a demandé et proposé la nomination du titulaire actuel?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): En novembre dernier, on a notifié au ministère avis que M. Daniel McKenzie, le receveur des postes, à Three-Brooks (N.-E.) allait s'établir avec sa famille à Vancouver, et que, par conséquent, il lui était impossible de remplir plus longtemps la fonction de receveur des postes dans cette localité. Avant son départ, il remit les livres et autres accessoires du bureau à madame John Shea, puis le 1er avril 1909 il confia le soin du bureau à madame John Shea. M. James Irving a été nommé receveur des postes, et cela sur la proposition du représentant du comité de Pictou au parlement fédéral.

"GLIMPSES OF NORTHWESTERN CANADA".

M. AMES demande:

1. Une brochure intitulée: "Glimpses of Northwestern Canada" a-t-elle été publiée récemment sous les auspices du département de l'Intérieur?

2. Dans l'affirmative, combien d'exemplaires de cette publication ont-ils été ou seront-ils distribués par le Gouvernement?

3. Quel en est l'auteur?

4. Quelles sommes a-t-on payées aux auteurs ou aux éditeurs, à quelles dates, et quel est le solde de compte?

5. En 1908, le Gouvernement avait-il l'intention d'envoyer, par eau, à la baie James et au Labrador un groupe d'explorateurs, y compris le docteur Robert Bell?

6. Dans l'affirmative, ce projet a-t-il été abandonné? Dans l'affirmative, quelle en est la raison?

L'hon. FRANK OLIVER (ministre de l'Intérieur):

1. Oui.
2. 3,000 exemplaires.
3. W. Tees Curran.
4. Payé à l'Imprimerie nationale $685.33, en octobre 1908. Payé à W. Tees Curran pour rédaction et photographie, $300, le 12 mars 1909.

5 et 6. Il s'agit sans doute de la commission des études géologiques. C'est au ministre du Revenu de l'intérieur qu'il appartient de répondre à cette question. Le ministère n'en sait rien.

M. AMES: Comme on n'a pas apporté de réponse aux parties 5 et 6 de cette question, je demanderais qu'on les réservât, afin que le ministère compétent puisse apporter la réponse désirée.

M. l'ORATEUR: Les parties 5 et 6 de la question sont réservées.

I OMMAGES AUX TERRAINS SUR LE CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. SEXSMITH demande:

Quels montants le Gouvernement a-t-il payés jusqu'à date, pour dommages causés aux terres par la crue des eaux entre Peterborough et le lac Pigeon (ce dernier compris), le long du canal de la vallée de la Trent, et à qui a-t-il payé ces deniers?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Ces détails seraient trop volumineux pour pouvoir être donnés sous forme de réponse à une question; mais rien ne s'oppose à ce qu'un dossier soit confectionné, en réponse à l'ordre de la Chambre.

(La question reste inscrite à titre d'avis de motion.)

LOI RELATIVE AUX DIFFERENDS INDUSTRIELS.

M. A. C. MACDONELL: Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désire poser une question au premier ministre. La Chambre sera-t-elle en mesure de délibérer l'item 51 figurant aux projets d'intérêt général ? Il s'agit d'un projet de loi que j'ai présenté dans le but d'apporter une modification à la loi concernant les différends industriels. En toute probabilité, il sera impossible d'aborder l'étude de ce bill, au cours de la session. Cette question intéresse hautement un grand nombre de citoyens et je prierais le Gouvernement de l'inscrire au tableau des affaires ministérielles ou de nous en faciliter la délibération.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je regrette de ne pouvoir rien promettre à cet égard. Il figure à notre programme plusieurs questions importantes qui devront venir en délibération, chacune à son tour.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

L'hon. M. FOSTER: Je désirerais le dépôt de trois états dont la confection a été ordonnée. Un de ces dossiers se rattache au personnel de l'Intercolonial et l'ordre de la Chambre date du 22 mars. Un autre dosssier se rattache à la salle d'armes.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce dossier a été soumis hier. . .

L'hon. M. FOSTER: Puis il y a un rapport au sujet des publications statistiques des différents ministères. C'est le secrétaire d'Etat qui doit veiller à la confection de ce dossier. Je désirerais qu'il en fît le dépôt, avant la fin de la session. L'ordre de la Chambre date du commencement de la session.

SUITE DU DEBAT SUR LE BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'honorable M. Fielding invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil, afin que la Chambre délibère en comité général sur les voies et moyens applicables aux subsides à voter à Sa Majesté.

M. G. H. PERLEY (Argenteuil): C'est le député d'Essex-nord (M. Sutherland) qui a porté la parole, avant l'ajournement, hier soir. J'ai été heureux d'entendre retentir ici les accents de sa voix, après le long silence de quatre années qui lui avait imposé la fonction de président de cette Chambre. Je dois l'avouer, bien qu'il se soit donné infiniment de peine pour affaiblir la force de l'argumentation du député de Toronto-nord (M. Foster) ces efforts, à mon avis, n'ont pas été couronnés de succès.

C'est là, sans doute, une tâche au-dessus des forces d'un ancien président de cette Chambre. L'honorable député a ramené sur le tapis le vieil argument familier à ses amis, la question des excédents, qui avait déjà fait l'objet des remarques du ministre des Finances (M. Fielding). Ces excédents, on le sait, sont plutôt affaire de comptabilité. L'honorable député nous a cité un extrait emprunté d'un périodique américain qui, à son avis, exprime une doctrine inattaquable; c'est qu'il faut ouvrir un compte distinct pour les travaux publics du genre du canal de Panama. Je ne trouve pas matière à critique dans cet argument; nous voulons bien que pareille article de dépense figure au compte du capital. Je ne veux pas m'ériger ici en faux contre le système en vogue au pays, depuis l'établissement de la Confédération, seulement j'entends critiquer son mode d'application. J'en conviens, un article de dépense comme le Transcontinental, par exemple, peut légitimement figurer au compte du capital ou des frais de premier établissement; personne n'y saurait trouver matière à critique. Mais, sans doute, dans le but d'étaler les excédents dont il se glorifie tant, le Gouvernement a dépassé toutes les bornes permises en pareille matière. Ainsi hier même, le ministre des Finances est revenu sur la question des primes et force lui a été d'admettre que cet article de dépense ne doit pas figurer au compte du capital de premier établissement. Alors pourquoi y a-t-il inscrit cet article? Voilà qui me semble inexplicable. Voici, en autres, les dépenses exécutées pour la Milice. Il a été souvent question du fusil Ross. Il y a divergence d'opinions au sujet de la valeur de cette arme. Nombre de gens sont d'avis que cette arme n'a guère d'utilité mais quoi qu'il en soit pourquoi inscrirait-on cette dépense au compte du capital? Ces armes ne durent guère, et il faudra bientôt les renouveler.

Il me paraît très évident que de telles dépenses devraient être payées à même le revenu. Je prétends aussi que le nouveau matériel roulant et les locomotives de l'Intercolonial ne devraient pas être portés au compte capital sans provision pour

leur renouvellement quand ils sont usés. Ce système est appliqué jusque dans les plus petits détails. Comme exemple, je voudrais vous signaler la page V-28 du rapport de l'auditeur général. Vous constaterez que l'argent dépensé pour les améliorations faites à Rideau Hall sont portées au compte capital. Ce sont des travaux qu'il fallait faire, j'en suis persuadé, mais des comptes de fils de cuivre, de chaux, de tuyaux de drainage et les annonces relatives aux réparations à Rideau Hall ne devraient pas être portées au compte capital. Ce surplus disparaîtrait très rapidement si la comptabilité était tenue d'une façon régulière.

L'hon. député d'Essex-nord a aussi essayé de montrer que ces surplus étaient un signe de la bonne administration du Gouvernement et il est indigné contre le gouvernement conservateur parce qu'il y a eu des déficits dans quelques-unes des années de son administration. Je regrette que mon honorable ami (M. Sutherland) ne soit pas présent.

L'hon. M. SUTHERLAND: J'y suis.

M. PERLEY: J'en suis bien aise. Je demanderai à mon honorable ami qui, avec sa modestie habituelle, a pris un siège dans les derniers rangs, s'il sait d'où viennent ces surplus? L'honorable député peut croire qu'ils proviennent du cerveau du ministre des Finances ou de celui du premier ministre. Mais je crois que l'argent provient des poches du public. Je prétends de plus que si cet argent n'avait pas été pris dans les poches du public pour former ces surplus, il serait encore dans les poches du peuple. Je vais essayer de faire comprendre cela à l'honorable député comme je le comprends moi-même.

Admettons que l'honorable député d'Essex-nord soit le seul contribuable du pays—qu'il paie toutes les taxes perçues par le ministre des Finances—et supposons qu'à la fin de l'année il y ait un déficit d'un demi-million de dollars, ce déficit terrible que mon honorable ami considère comme une chose si irrégulière. Mon honorable ami d'Essex étant le seul électeur du pays, certains agitateurs viennent le trouver et lui demandent de voter contre le Gouvernement parce qu'il existe un déficit. Ils disent: "Voyez cet effrayant gouvernement, il a un déficit à la fin de l'année d'un demi-million de dollars." Mon honorable ami rirait et dirait: "Je dois payer toutes les taxes et s'il n'y avait pas eu de déficit, j'aurais eu à payer un demi-million de plus; il peut se faire qu'il y ait un déficit d'un demi-million, mais j'ai l'argent dans ma poche et je l'emploierai là où il me sera le plus utile." C'est de cette façon que je traite la question des surplus. Je ne crois pas que ce soit une question très importante qu'il y ait un surplus ou un déficit; la question importante

est de savoir comment l'argent a été dépensé et s'il a été dépensé d'une manière prudente, convenable et économique.

L'honorable député d'Essex-nord (M. Sutherland) a prétendu que le crédit du Canada avait été augmenté grâce à ces surplus. Je ne vois pas que les surplus aient une influence quelconque sur le crédit du Canada. A ce propos je désire critiquer quelque peu le système financier adopté par le Gouvernement durant les dernières années. Avant 1896, les conservateurs avaient été au pouvoir pendant longtemps et ils en avaient profité pour développer les ressources du pays et pour diriger l'administration d'une façon économique de sorte que le crédit du Canada était à son apogée. En 1879 le gouvernemnt conservateur fit un emprunt —c'était la première année qu'il était au pouvoir—que a coûté 4½ p. 100 par an.

Aucun emprunt n'a été négocié qui ait coûté si cher au pays jusqu'en 1904. Les conservateurs durent emprunter beaucoup d'argent mais ils diminuèrent graduellement jusqu'en 1894 le taux de l'intérêt qui s'est élevé alors à un peu plus de 3 p. 100. En 1897, la première année de l'administration du gouvernement actuel, un emprunt a été conclu au taux de 2.86 p. 100 seulement. Ce fut le premier emprunt négocié par le ministre des Finances actuel, mais je doute qu'il s'attribue le mérite du taux d'intérêt auquel il a été émis parce que le système d'administration conservatrice était arrivé à son apogée. Les libéraux n'ayant pas été au pouvoir assez longtemps pour l'affecter. Pendant plusieurs années après cette opération financière, le revenu augmenta par sauts et par bonds, à tel point que ce gouvernement extravagant était incapable de dépenser toutes les ressources du pays, il n'y eut pas à négocier d'autres emprunts jusqu'à l'année 1904, lorsque l'emprunt de 1874 venait à échéance. A ce moment le Gouvernement adopta une méthode assez insouciante et peu prévoyante d'administration financière du pays qui nous a imposé des dépenses inutiles.

Voyons quelle était la situation à ce moment. En 1903 le Parlement s'est engagé à construire un chemin de fer transcontinental qui devait évidemment nous coûter une grosse somme d'argent et nous obliger à emprunter énormément sur le marché anglais. De plus, les anciens emprunts qui avaient été contractés dans les premiers temps de notre histoire arrivaient à échéance entre le 1er janvier 1904 et le 1er octobre 1913, moins le fonds d'amortissement qui peut exister pour y faire face. Dans ces circonstances, il était évident que nous devions aller sur le marché monétaire plusieurs fois pendant les dix années à venir et ce devait être avec une prudence de chaque jour que nous devions affermir

notre base financière. Mais au lieu de renouveler l'emprunt de 1874 pour une longue échéance, le Gouvernement s'est adressé au marché financier d'un cœur léger et a renouvelé l'emprunt pour trois ans.

Notre emprunt 3 p. 100 était alors coté sur le marché de Londres à 96 pendant la première semaine de mars 1904 et une somme de £4,300,000 était due le 1er avril 1904. Je prétends qu'à ce moment, sachant ce qui devait suivre cette somme, relativement aux emprunts arrivant à échéance et quelle devait être la dépense du Grand-Tronc-Pacifique le Gouvernement aurait dû négocier un emprunt à large échéance pour pourvoir au paiement de ceux qui arrivaient à échéance. Est-ce ainsi que le Gouvernement a opéré? Non, il a renouvelé l'emprunt de £2,500,000 pour trois ans à 4 p. 100. Il est arrivé en conséquence que cet emprunt arrivait de nouveau à échéance en 1907 et le Gouvernement l'a renouvelé encore à 4 p. 100 bien que notre 3½ p. 100 ait dépassé le pair et que notre 3 p. 100 ait atteint le cours de 99 dans le mois de mars de la même année. Il peut paraître très raisonnable de dire que nous étions tenus de renouveler l'emprunt arrivant à échéance au même taux que celui que nous payions auparavant. Mais quand nous étudions les dépenses, nous commençons à douter de la sagesse de cette opération, car les deux renouvellements de ce même emprunt ont comporté une dépense de plus de £60,000, de sorte que le premier renouvellement a coûté au Canada 4.55 p. 100 et le second 4.45 p. 100. Pourquoi le Canada, ce pays si grand et si prospère, serait-il forcé d'emprunter de l'argent à un tel taux lorsqu'il aurait pu en obtenir dans des circonstances ordinaires comme celles qui existaient en 1904 et 1907 à des prix plus raisonnable? Il me semble que la négociation d'un emprunt à courte échéance, au printemps de 1907, témoigne d'une grande absence de prévision de la part de mon honorable ami le ministre des Finances. Non seulement notre emprunt a été négocié au taux élevé de 4½ p. 100, mais encore il doit être renouvelé en 1911, au moment où il nous faudra une somme plus importante pour nos besoins.

A propos, je voudrais parler un peu des emprunts temporaires qui ont été négociés par le Gouvernement entre mars 1907 et mars 1908. A un moment où, comme nous le savons, il existait des difficultés financières sur les marchés et quand je prétends que le Gouvernement aurait dû avoir assez de sagacité pour les prévoir, il a emprunté $9,000,000 à 4½ p. 100 d'intérêt, somme qui doit être naturellement ajoutée au montant de l'emprunt de 1874 qu'il avait renouvelé et dont j'ai déjà parlé. Pourquoi le Gouvernement a-t-il adopté une politique aussi imprévoyante ?—Etait-il le seul dans ce pays qui n'ait pas compris que nous allions passer par des temps durs ? Je dis avec certitude que déjà au commencement de l'automne de 1906 il était évident qu'une gêne financière était à prévoir et toutes les banques du pays se préparaient de toutes leurs forces à résister à la tempête. Au lieu de négocier un emprunt à longue échéance; au printemps de 1907 le Gouvernement a renouvelé très cher l'ancien emprunt pour une courte période et s'est trouvé court d'argent plus tard vers la fin de l'année, de sorte qu'au moment où il a eu besoin d'accorder un peu d'aide pour le mouvement des récoltes au Nord-Ouest il a été obligé d'emprunter à la réserve légale. Comme la sitation aurait été différente à l'automne de 1907 et durant l'hiver de 1907-1908, si le Gouvernement avait prévu ce qui devait se produire au printemps de 1907 et avait négocié un important emprunt. Il aurait été en position de venir en aide aux finances du pays, durant l'automne, au lieu d'avoir recours à des emprunts temporaires d'un intérêt élevé pour résister à la pression des difficultés monétaires. Cela s'est produit bien que le Gouvernement ait eu de nombreux avertissements.

Le fonctionnaire qui a été pendant plusieurs années le sous-ministre des Finances, pour son honneur et pour l'intérêt du pays, a présenté son dernier rapport du département, le 31 octobre 1906, et dans ce rapport il a donné un sérieux avertissement au Gouvernement quand il a dit:

> Le Canada vient justement d'entrer dans la période où les emprunts contractés au début de notre histoire arrivent à échéance d'année en année. Durant le dernier exercice financier, l'emprunt de 1875 de £1,000,000 4 p. 100 est arrivé à échéance le 1er novembre 1905. £2,500,000 son payables en nov. 1906. Le 1er mai 1907, la partie de l'emprunt de 1874 qui a été renouvelée en 1904 pour £1,926,654, 15s, 11d, arrive à échéance et durant chaque année jusqu'à 1910 d'importantes sommes devront être amorties ou remboursées.

Retenez maintenant cette dernière phrase:

> Pour mettre à exécution les grands projets qui sont entrepris actuellement et pour faire face aux obligations qui arrivent à échéance, il sera nécessaire d'apporter la plus grande attention pour que le crédit du Canada si justement estimé ne puisse subir aucune atteinte.

C'est là une déclaration faite par M. J. M. Courtney qui est mieux placé que quiconque pour donner un avis sur une question de ce genre. Je dis que le Gouvernement a manqué à son devoir quand il n'a pas pris ses dispositions longtemps auparavant pou négocier un emprunt à long terme afin de résister à la tempête dont il aurait dû prévoir l'arrivée.

Quant au coût comparatif de ces emprunts à longue et courte échéance, j'ai

demandé les chiffres pour l'emprunt de £5,000,000 à 3¾ p. 100 de 1908, à courte échéance et pour celui d'octobre de £5,000,000 3½ p. 100 à longue échéance. L'emprunt à courte échéance coûte au pays $403,560 et l'emprunt conclu pour vingt et un an et demi coûte seulement $585,152, de sorte que l'emprunt à longue échéance coûte moins cher proportionnellement. J'ai préparé un tableau montrant en détail les dépenses comparatives des emprunts de 1888 à 1909.

Voici ce tableau :

—	Années.	Taux effectif annuel de l'intérêt par unité.	Rapport des frais à la somme nette obtenue.	Prop. p. 100 des frais pour chaque année de l'emprunt sur la somme nette obtenue
Emprunt de 1888..	30	.0327	1.78	.0356
" 1892..	46	.0341	1.51	.0328
" 1894..	43¾	.0316	1.13	.0258
" 1897..	50	.0286	1.22	.0244
Proroga'n de 1904.	3	.0455	1.33	.4433
1907.	4	.0445	1.46	.3650
*Emprunt de 1907	4½	.0479	1.96	.4355
" fév. 1908	22	.0370	2.49	.1132
" juin 1908.	4	.0430	1.66	.4150
" oct. 1908.	21½	.0378	2.40	.1116
" 1909.	5-10	.0412	n. indiqué	n. indiqué

*Calcul fait jusqu'à 1930 seulement pour emprunt de 1930 50.

Ce que je tiens à mettre en relief, c'est que la proportion pour cent de la dépense par année, par rapport à l'emprunt, varie sensiblement, et forme un item de très grande conséquence. Par exemple, l'emprunt de juin dernier coûte par année 0.4150, et l'emprunt de 1894, négocié du temps où les conservateurs étaient au pouvoir, coûte 0.0258 par année. En d'autres termes, l'emprunt de l'année dernière entraîne une dépense de 41 centièmes ½ de 1 p. 100 par année, tandis que l'emprunt négocié par les conservateurs n'entraîne une dépense que de 2 centièmes et demi. Ces emprunts à brève échéance sont très coûteux, et à moins d'un gain notable, il me paraît très inopportun de contracter des emprunts de cette nature. Je conteste qu'on ait avantage à contracter des emprunts à brève échéance, et je condamne particulièrement les emprunts de cette nature qui ont été contractés en temps ordinaire pour le renouvellement d'anciens emprunts et à la veille des années de panique, contre lesquelles notre Gouvernement aurait dû se garer. Je le demande, notre Gouvernement était-il bien persuadé que la somme de $13,000,000 suffirait à la construction du Grand-Tronc-Pacifique? Est-ce là ce qui l'a engagé à renouveler ces emprunts à pour de courtes périodes? Se flattait-il de pouvoir suffire avec les revenus fiscaux à payer les frais de construction du Transcontinental ? C'est la déclaration qui a été faite en 1903. Lorsqu'il en est question en cette Chambre, ces honorables ministres le nient, et déclarent que tel n'était pas le sens de leurs paroles. Mais, la ligne de conduite qu'ils ont suivi en 1904 et 1907, en renouvelant ces anciens emprunts pour de courtes périodes, sans pourvoir à leur remboursement, semblerait indiquer qu'ils croyaient bien être en mesure de construire ce chemin de fer moyennant une dépense de $13,000,000.

M. G. H. PERLEY.

Je signalerai dans un instant le cours de nos obligations sur la place de Londres en 1897, 1904 et 1909. Ces chiffres sont empruntés à l'"Economist", de Londres. Dans tous les cas j'ai indiqué le cours intermédiaire entre l'offre et la demande. Voici le tableau:

COTE SUR LA PLACE DE LONDRES.

—	—	10 avril 1897.	9 avril 1904.	10 avril 1906.	Différence entre 1897 et 1909.
Titres ins. du Canada	3½%	108	101	100½	7½
" " 1938.	3%	104	95	93½	10½
" " 1947.	2½%	*19½	96	80	11½

*Prix obtenu au moment de l'émission.

En d'autres termes, le 3½ p. 100 est tombé de 7 points ½, le 3 p. 100 est tombé de 10 points ½, et le 2½ p. 100 est tombé de 11 points ½ depuis 1897. Je sais bien que les titres de cette classe ont subi une dépréciation dans l'univers entier, ces années dernières; mais je ne reconnais pas avec l'honorable ministre des Finances que la dépréciation de ces titres soit due entièrement à ces causes. J'ai préparé un état comparatif des cours des diverses obligations coloniales de 3 p. 100, et cet état me paraît représenter d'une manière concluante le véritable état de choses à cet égard. J'ai choisi la date du 5 mars 1904, au moment où le ministère actuel allait contracter son premier renouvellement d'emprunt; aussi la date du 19 mars 1907, au moment où la panique battait son plein; enfin, la date du 10 avril 1909, date du premier numéro de l'"Economist". Voici un tableau de toutes les obligations coloniales de 3 p. 100:

COTE SUR LA PLACE DE LONDRES INDIQUÉ DANS L'" ECONOMIST. '

—		5 mars 1904.	19 octobre 1907.	10 avril 1909.	Différence entre 19 oct. 1907 et 10 avril 1909.
Titres insc. du Canada, 1938	3 p.c.	96	97	93½	—3½
" Nouv.-Galles du Sud, 1935	3 "	84	85	87½	+2½
Titres insc. Nouv.-Zélande, 1945	3 "	87	85	87	+2
Titres insc. Queensland, 1922-47	3 "	86	85½	86	+ ½
Titres insc. de l'Australie du Sud après 1916	3 "	86	85	85	
Titres insc. de l'Australie de l'Ouest	3 "	87	86	89½	+3½

Le seul 3 p. 100 qui ait subi une dépréciation depuis le panique, c'est le Canadien. Le 3 p. 100 de l'Australie du sud est resté au même point; quant aux autres, ils ont subi une hausse variant de ½ à 3 points. Le 3 p. 100 Canadien est aujourd'hui de 3 points ½ plus bas qu'en octobre 1907. Ceci est en réponse au ministre des Finances qui a parlé des obligations du conseil de comté métropolitain de Londres, lesquelles, paraît-il, ont subi une dépréciation pour des raisons très spéciales, par suite de dépenses exorbitantes, inutiles, extravagantes, faites sans avantage public. Mais je prétends que ce tableau comparatif des valeurs coloniales de 3 p. 100 est aussi juste qu'il soit possible de le faire, et fait voir d'une manière concluante que nos valeurs ont subi une dépréciation sur la place de Londres. Bien que j'aie jugé de mon devoir de signaler ces chiffres à l'attention de la Chambre, je tiens à dire sur-le-champ que cette dépréciation de nos valeurs ne provient aucunement d'une insuffisance des garanties. Personne n'a plus pleinement confiance que moi das l'avenir de notre pays. Le parti conservateur a toujours été le parti optimiste, et le sera toujours. Je le dis avec fierté, le Canada sera toujours en mesure de rembourser jusqu'au dernier sou de ses obligations, et même un ministère incompétent ne saurait compromettre le grand avenir qui nous est réservé. Les porteurs d'obligations du Canada sont tout aussi assurés que jamais de ne rien perdre, et aucun d'entre eux n'a la moindre raison de s'inquiéter à cet égard. Je fais cette déclaration de crainte qu'on ne tire de mes paroles la conclusion qu'à mon avis ces titres ont moins de valeur.

Ils sont parfaitement garantis, et l'avilissement des cours vient surtout de ce qu'on a, en peu de temps, placé sur le marché de Londres une quantité considérable d'obligations cherchant acheteur. En moins d'un an, notre Gouvernement a emprunté £19,000,000 à Londres, et il est probable que nous devrons en demander encore autant d'ici à deux ans pour faire face à nos échéances d'emprunt et aux lourdes dépenses imposées par l'établissement de ce réseau du Grand-Tronc-Pacifique.

Un mot maintenant au sujet de l'emprunt contracté en janvier dernier. Comme l'a expliqué hier le ministre des Finances, le placement de notre 3½ p. 100 d'octobre 1908 s'est fait avec une certaine lenteur. Il a donc relevé le taux de 3¾ p. 100 pour le présent emprunt supplémentaire et émis des obligations à 99¼; puis il a autorisé l'émission d'actions au chiffre modeste de £10, afin d'attirer le petit capitaliste. Mais en outre, il a greffé sur cette nouvelle émission une condition qui, à mon avis, a été très préjudiciable, non seulement pour nous mêmes, mais pour nos bons amis acquéreurs de nos obligations il y a nombre d'années. Relativement à cette dernière émission de janvier, les porteurs de ces titres de 3¾ sont autorisés jusqu'en 1913 à convertir leurs obligations en valeurs de 3 p. 100 au taux de £110 par £100 d'obligations de 3¾ p. 100. Pourquoi en a-t-on agi ainsi, je ne puis me l'imaginer. Le ministre n'en a pas dit un mot hier, n'en a fourni aucune explication, et il m'a été impossible de deviner la raison. Depuis nombre d'années, notre pratique a été de permettre aux porteurs d'obligations de 4 p. 100 de les convertir en du 3 p. 100 suivant une certaine échelle; et c'était là une excellente pratique, car c'était virtuellement le renouvellement des obligations de 3 p. 100. Antérieurement à 1908, ces porteurs d'obligations de 4 p. 100, avaient le droit de les convertir en du 3 p. 100 au taux de £105 de 3 p. 100 contre £100 et de 4 p. 100; et en 1898, lors de l'émission de 3¾ p. 100, les porteurs furent autoriser à les échanger pour des obligations de 3 p. 100, sur le pied de £106 de 3 p. 100 pour £100 de 3¾ p. 100. C'était là un convention équitable, tenant compte étroitement des cours de ces obligations sur la place de Londres.

Mais afin d'assurer le placement de notre emprunt de janvier, le ministre, à tort suivant moi, a changé cela et permis aux porteurs des nouvelles obligations d'acquérir du 3 p. 100 au taux de £110 pour £100 des obligations de 3¾. Le résultat était facile à prévoir: les anciennes obligations de 3 p. 100 subirent du coup une dépréciation, par suite du prix d'émission des nouvelles, et en conséquence de l'occasion fournie à ces porteurs d'obligations de 3¾ de les acheter à 99¼, et ensuite de les convertir en obligations de 3 p. 100 au taux

de £110 de 3 p. 100 pour £100 des 3¾. Par suite, notre 3 p. 100 qui le 23 janvier, lorsque le nouvel emprunt fut annoncé était coté à 93½, tomba le 30 janvier à 90. A mon avis, notre Gouvernement aurait beaucoup mieux fait d'émettre dans le temps un emprunt de 3 p. 100, même au-dessous du pair, et aux prix courants, au lieu d'émettre ces obligations de 3¾, qui ne sont au reste que pour une courte période et dont l'émission a déprécié d'une manière si sensible nos anciennes obligations de 3 p. 100. L'état désagréable de nos finances actuellement ne doit pas nous surprendre, comme je l'ai déjà dit. L'ancien sous-ministre M. Courtney, a mis le Gouvernement sur ses gardes à cet égard, et voilà des années que les députés conservateurs avertissent le ministre des Finances de ce qui va se produire. Le présent ministère était dans les meilleures conditions du monde pour se faire une réputation de sagesse et de compétence. Il s'est constitué en 1896, à la suite de plusieurs années d'administration économique par le parti conservateur, administration qui a jeté les fondements de notre grande prospérité. Puis les recettes se sont mises à augmenter avec une rapidité prodigieuse; et je déclare en toute vérité que sans aucune difficulté notre Gouvernement aurait pu prélever $10,000,000, ou $15,000,000, par année, pour amortir notre dette. Loin de là, les ministres paraissent avoir rivalisé les uns avec les autres pour dépenser follement dans leurs divers départements.

Ces hommes imprévoyants semblaient croire que rien ne pourraient affecter le revenu et le ministre ne voulait pas ou ne pouvait pas mettre un frein au gaspillage qui régnait d'un bout à l'autre de l'administration. Je prétends que durant les années d'abondance, pendant que le revenu allait sans cesse en augmentant, on aurait pu, en exerçant une prudence ordinaire, se précautionner contre les éventualités de l'avenir. Au lieu de cela, on a laissé faire, et nous sommes aujourd'hui dans la pénible nécessité d'emprunter des sommes considérables, dans un moment où le marché monétaire n'est pas dans des conditions favorables.

Comme on l'a déjà dit, la confédération canadienne est en quelque sorte une immense compagnie à fonds social. Tous les quatre ou cinq ans, nous avons une élection pour choisir nos représentants dans cette Chambre. Nous sommes, par conséquent, les directeurs de cette compagnie et le Gouvernement en est le comité exécutif. Chaque citoyen est intéressé dans le succès de la compagnie et contribue au revenu selon ses moyens; tous espèrent bénéficier plus ou moins du judicieux emploi de ce revenu.

Le peuple s'inquiète peu qu'il y ait des excédents ou des déficits; il demande que l'argent soit judicieusement et économiquement employé dans des entreprises utiles et nos efforts doivent tendre à donner au pays une sage administration. Mais le gouvernement actuel ne paraît pas nous la donner. Peut-on dire, par exemple, que les méthodes que je viens de critiquer dénotent de grandes aptitudes administratives de la part des ministres? Pourtant, c'est peut-être tout ce que nous pouvons espérer d'un Gouvernement qui s'est engagé dans une entreprise comme le Transcontinental national, sans renseignements suffisants sur le coût du chemin et sur la nature du pays qu'il doit traverser.

En 1903, le ministre des Finances disait que la division de l'est de Winnipeg à Moncton, coûterait $51,300,000, et aujourd'hui, le ministre des Chemins de fer et des Canaux porte ce chiffre à $114,000,000, abstraction faite des terminus à Québec et à Winnipeg et au pont de Québec. Cette entreprise coûtera au Canada en argent et garantie de $250,000,000 à $300,000,000, bien qu'on nous ait dit au cours de la campagne électorale de 1904, et dans les brochures du parti libéral, que toute l'affaire ne coûterait que $13,000,000 au pays.

L'honorable député d'Essex-nord (M. Sutherland) nous a dit que le peuple avait approuvé et ratifié la construction du Transcontinental National aux élections de 1904 et encore à celles de 1908. Croit-on que les électeurs auraient approuvé le projet en 1904, s'ils avaient été renseignés sur le coût réel du chemin, et sur les charges qu'il devait imposer à l'Etat? Mon honorable ami ne croit-il pas, plutôt, que le Gouvernement a trompé les électeurs et les a engagés à voter pour le projet en lui donnant des renseignements erronés quant au coût du chemin?

Le Gouvernement, à mon sens, a donné plus d'une preuve d'incapacité. Nous en avons eu un exemple l'autre jour quand nous avons appris que le Gouvernement avait payé à la compagnie Lymburner, $831.69 pour des courroies de transmission, que n'importe quel homme d'affaires aurait pu acheter au prix de $293.41. Il est aussi établi au delà de tout doute, qu'à la veille des élections le Gouvernement a subitement augmenté les dépenses dans plusieurs services publics et à ce propos, je citerai un état déposé sur le bureau de la Chambre et indiquant le nombre d'employés et le chiffre des salaires, sur le canal de Carillon et Grenville en septembre et octobre 1907 et 1908:

	1907.		1908.	
	Septembre.	Octobre.	Septembre.	Octobre.
Nombre d'hommes	63	85	97	122
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	2,929.94	3,291.90	3,816.87	4,811.11
Comptes	1,226.97	1,327.43	1,958.66	5,438.83
	4,156.91	4,619.33	5,775.53	10,249.94

Nous avons tout lieu de croire qu'on a fait la même chose ailleurs et si je cite ce cas particulier, c'est que ce canal se trouve dans la circonscription que je représente.

Il existe beaucoup d'autres preuves de l'incapacité administrative du Gouvernement; on a construit des quais, là où il n'y avait pas d'eau, et des travaux inutiles ont été exécutés uniquement pour capter le suffrage des électeurs.

A vous, monsieur l'Orateur qui êtes un homme impartial, je demande si ces dépenses faites pour des fins électorales ne sont pas une preuve de l'incapacité des ministres. Il est inutile de mentionner le canal de Newmarket, au sujet duquel le Gouvernement a eu plus d'une occasion de donner la preuve de ses aptitudes à faire les affaires. D'abord, comme tout le monde le sait, ce canal, une fois construit, ne sera d'aucune utilité et ensuite, les premiers renseignements qu'on nous a donnés quant à son coût probable étaient erronés. Ce canal que le Gouvernement disait devoir coûter $300,000, est maintenant estimé à $1,000,000, et hier encore, une personne bien renseignée me disait qu'une fois complété ce canal coûtera plutôt $1,250,000 que $1,000,000.

Le Gouvernement a donné la preuve de son incapacité dans les petites choses comme les grandes. Nous avons appris l'autre jour au comité des comptes publics que le Gouvernement avait payé $20 par jour pendant cent jours, pour le loyer de deux scies qu'on peut acheter partout au prix de $6 ou $7.

Ce gaspillage, cette incurie, cette incapacité ont envahi l'administration de tous les départements. Je ne crains pas de dire que pas une compagnie ne voudrait retenir une heure de plus les services d'un bureau de directeurs qui ferait preuve d'une pareille incurie et d'une pareille négligence. Le Canada ne sera jamais une grande nation et n'occupera jamais le rang auquel il a droit dans le monde, tant que nous n'aurons pas trouvé le moyen de faire administrer les affaires du pays d'une manière honnête et pratique.

M. LLOYD HARRIS (Brantford): Monsieur l'Orateur, dès le début des quelques remarques que je me propose de faire, permettez-moi de féliciter l'honorable premier ministre et tout le peuple canadien, du brillant exposé que le ministre des Finances a pu faire au Parlement de la situation financière du pays. Les Canadiens ont de nombreuses raisons d'être reconnaissants. Depuis dix-huit ou vingt mois, le Canada, comme beaucoup d'autres pays, a traversé une période de crise monétaire que rien ne faisait prévoir et qui a soumis notre force de résistance à une rude épreuve. Nous devons nous réjouir de ce que le Canada, a supporté l'épreuve plus facilement que tout autre pays, sans que nos ressources en aient souffert, sans que nos progrès en aient été retardés.

Je sais par expérience que les conditions, aux Etats-Unis, sont moins favorables qu'au Canada. J'ai aussi visité l'Europe et j'ai pu constater que le commerce est dans un état plus stagnant, que la crise industrielle et financière ont laissé plus de trace dans ces vieux pays que dans notre jeune et vigoureux Canada. En dépit de cet arrêt soudain du commerce et de la diminution dans la vente de nos produits, nous pouvons être fiers d'avoir pu traverser cette crise aussi allègrement et d'en être sortis sains et saufs.

Il a fallu, naturellement, adopter une politique de retranchement et le Gouvernement et le peuple ont eu le courage de faire face à la situation. Je suis convaincu que l'épreuve que nous venons de subir, aura, à la longue, d'excellents résultats pour le pays. Pendant des années la prospérité a été générale, nous avons fait des progrès merveilleux, le pays a pris une expansion sans précédent, une nombreuse immigration est venue grossir notre population et accroître la richesse nationale. Il était à craindre que dans de telles conditions, nous ne pensions plus qu'à amasser de l'argent et à nous enrichir.

Pendant la crise que nous avons traversée, nous avons eu le temps de réfléchir, de regarder la situation en face, de faire l'inventaire de nos gains et de nos pertes. Je ne doute pas que le résultat de cet examen ne soit salutaire. Il en est des gouverne-

ments comme des individus. Quand survient une crise financière, un gouvernement doit se rendre compte de la siutation et y faire face.

Je dis avec plaisir que c'est ce qu'a fait le gouvernement actuel. Il a décidé qu'il était nécessaire de diminuer les dépenses et il les a diminuées.

On a bien fait quelques tentatives pour critiquer l'exposé présenté par l'honorable ministre des Finances, mais il ressort de l'ensemble du débat que l'opposition en générale, est assez satisfaite. J'ai été quelque peu étonné de lire hier matin dans cet excellent journal le "Citizen" d'Ottawa, qui n'est pas un journal ministériel, à la suite du compte rendu de la séance de la veille, un article de rédaction dans lequel il était dit:

Assurément, si l'on tient compte de la crise qui a sévi dans le monde entier, nous devons dire que le Canada en est bien sorti.

Plus loin, dans le même article il est dit:

En tenant compte du mauvais actif de $6,424,000 représenté par le pont de Québec, et des dépenses considérables faites pour le Transcontinental national, le bilan est très satisfaisant.

Il me fait toujours plaisir de voir un journal discuter impartialement les actes de ce gouvernement ou de tout autre gouvernement et chaque fois que l'occasion m'en est donnée je me fais un devoir d'en féliciter qui de droit.

Je n'ai pu retenir mon étonnement hier après-midi, en entendant l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), dans sa réponse à l'honorable ministre des Finances faire le premier aveu sincère que je lui aie entendu faire dans cette Chambre. Dès le début de son discours, il avouait en toute sincérité que l'exposé budgétaire du ministre des Finances avait eu sur lui un effet soporifique. Si je comprends bien, un soporifique est un calmant, et, comme l'on dit en terme de pugilistes, si on me permet cette comparaison, le discours du ministre des Finances l'a mis hors de combat. C'est probablement ce qui explique, monsieur l'Orateur, les pénibles efforts qu'il a dû faire pour reprendre son aplomb, et le soupir de soulagement poussé par tous les membres de cette Chambre quand il a demandé la suspension de la séance quinze minutes avant l'heure convenue. A la séance du soir, cependant, il paraissait avoir pris un stimulant suffisant.

L'hon. M. FOSTER: Méfiez-vous de l'article 19.

M. LLOYD HARRIS: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je retirerai cette expression et je dirai un cordial. En revenant à la charge, à huit heures, l'honorable député était évidemment mieux en forme. Quelque chose avait dû survenir dans l'intervalle. Mais pendant que je suivais attentivement ses paroles, un étrange soupçon m'est venu; il me semblait avoir déjà entendu ce discours quelque part. Ce matis, je me suis fait un devoir de feuilleter les "Débats" des années précédentes et c'est ainsi que je suis tombé sur un discours prononcé par mon honorable ami, vers la fin de la dernière session, discours dont ses amis se sont servi, mais sans grand succès, pendant la dernière campagne électorale.

J'ai découvert avec surprise que l'honorable député nous avait servi un plat réchauffé, mais je comprends que sa tâche était difficile.

Je suis encore à me demander à quoi il pouvait bien s'attendre quand l'honorable ministre des Finances s'est levé pour prononcer son exposé budgétaire. Il n'y a pas de doute qu'il s'attendait à une solution de continuité dans la longue série d'excédents que le ministre des Finances a pu annoncer chaque année à la Chambre depuis douze ans, il croyait que le moment qu'il attendait depuis si longtemps et avec tant d'impatience était venu et qu'il lui serait enfin donné de critiquer un exposé budgétaire annonçant un déficit.

Je comprends son désappointement en apprenant qu'au lieu d'un déficit, nous avions comme toujours un excédent de recettes sur les dépenses. A ce moment, il a eu toutes mes sympathies, mais à ce moment seulement, car dès qu'il eut commencé à critiquer les actes du Gouvernement, l'esprit dont il était animé était bien de nature à éloigner toute sympathie.

Je n'ai pas l'intention de m'arrêter longuement au discours de l'honorable député de Toronto-nord, qui a été si vigoureusement et si victorieusement réfuté par l'honorable député d'Essex (M. Sutherland), mais j'en relèverai, cependant, un ou deux passages. En établissant une comparaison entre les méthodes du Gouvernement et celles d'un homme d'affaires, il a dit:

Or d'après quelles méthodes un homme d'affaires bien doué, administre-t-il les affaires d'une compagnie? Il réfléchira avant de faire une dépense quelconque. Le Gouvernement fait la dépense d'abord et réfléchit ensuite. L'homme d'affaires s'enferme dans son cabinet, calcule le coût d'une entreprise, et s'il se croit en état de faire la dépense, il la fait. Le Gouvernement se lance dans une entreprise, et fait ses calculs plus tard.

Est-ce ce qu'on peut appeler un exposé fidèle et impartial des faits? Sans avoir une longue expérience parlementaire, je crois plutôt que c'est tout le contraire. Je ne crois pas que le Gouvernement entreprenne aucun ouvrage important sans l'avoir soigneusement étudié, non seulement pendant des jours et des semaines, mais pendant des mois, et quelquefois des années.

Quand le Gouvernement a en vue une entreprise considérable, il ne se décide pas dans un jour ou deux. Souvent, le projet

reste à l'étude trois ou quatre ans. Je suis convaincu qu'un particulier ou une compagnie agit avec moins de lenteur que le Gouvernement, quant il s'agit d'une affaire importante. En parlant comme il l'a fait l'honorable député ne pouvait pas avoir en vue le Gouvernement actuel. Remarquez bien, monsieur l'Orateur, qu'il dit "le Gouvernement exécute le travail d'abord et en calcule le prix ensuite." Il avait sans doute dans l'idée un gouvernement dont il aurait eu la direction et je me demande si ce n'est pas en effet l'idée qu'il se fait d'un bon gouvernement.

Je me rappelle que, pendant la dernière campagne électorale, mon honorable ami est allé adresser la parole aux électeurs de l'île du Prince-Edouard et qu'il a annoncé que si son parti arrivait au pouvoir, il emploierait toute son influence à assurer la construction d'un tunnel entre l'île à la terre ferme. Voilà, il me semble, un remarquable exemple d'une promesse faite sans beaucoup d'études préalables quant au coût de l'entreprise. Je répète que le Gouvernement actuel a toujours ordonné de longues et minutieuses études sur tous les projets importants dont il a entrepris l'exécution.

L'honorable député de Toronto-nord n'aime pas les moyens employés par le ministre des Finances pour placer ses emprunts sur le marché de Londres et il condamne surtout l'emploi des agences (underwriters).

Il est vrai que mon honorable ami a pour lui l'excuse de vivre en quelques sorte dans le passé. Il y a déjà longtemps qu'il n'a pas eu l'occasion de placer un emprunt du Gouvernement canadien sur le marché de Londres et les conditions à Londres et dans les grands centres financiers ne sont plus les mêmes qu'en 1896.

J'ai été moi-même mêlé à certaines opérations financières à Londres et je sais que depuis quelques années le seul mode en usage pour placer un emprunt important est celui des "underwriters." Ce mode est-il préférable à celui qui consiste à offrir directement les obligations au public? Pour ma part, je le crois.

Supposons que vous ayez un emprunt de £5,000,000 à placer sur le marché anglais. Si vous offrez vos obligations au public par l'entremise de votre agent ou d'une banque, il peut arriver que 40 ou 50 p. 100 seulement de l'emprunt soit souscrit, et alors la différence vous reste sur les bras. Le plus souvent, celui qui cherche à placer un emprunt de cette nature a un besoin immédiat de son argent. Si seulement la moitié de l'emprunt est souscrit, on dit qu'il a échoué.

Mais, avec l'autre système, un certain nombre de financiers se groupent et conviennent de prendre tout l'emprunt et pour le service qu'ils rendent à l'emprunteur, ils exigent une faible commission dont le chiffre est déterminé d'avance. L'emprunteur est ainsi certain du succès. Je considère que ce moyen est plus avantageux et plus pratique. Les conditions ont changé depuis douze ou treize ans et bien que mon honorable ami ne paraisse pas s'en rendre compte, j'espère que la Chambre admettra avec moi que les emprunts du Gouvernement canadien sur le marché de Londres ont été négociés avec prudence et habileté.

L'honorable député de Toronto-nord, a aussi dit :

> Le ministre des Finances s'est aussi acquis une certaine notoriété en dépouillant les économes déposants canadiens d'une partie de l'intérêt sur leurs dépôts.

Je me demande ce qu'il a voulu dire par là? Quelle impression a-t-il voulu créer dans l'esprit des membres de cette Chambre et dans l'esprit du public? Je ne trouve guère convenable de dire qu'un membre de cette Chambre chargé d'administrer les affaires financières du Canada, a voulu "dépouiller les économes déposants de ce pays."

Pour ce qui concerne les déposants, je dois dire que dans les "Débats" du 27 mars 1894, on trouve un discours de l'honorable député de Toronto-nord, qui était à cette date, ministre des Finances du Canada, et voici ce qu'il disait dans ce discours:

> Le 30 juin 1889, nous avions en dépôt dans les banques d'épargnes de l'Etat, y compris les caisses d'épargnes postales, une somme de $42,956,357. Vers cette époque, comme on se le rappelle, le taux de l'intérêt fut abaissé de 4 p. 100 à 3½ p. 100. Pour cette raison et d'autres, les dépôts ont diminué et le 30 juin 1891, ils ne représentaient plus qu'une somme de $39,400,026.

Si quelqu'un a jamais voulu "dépouiller" les déposants des caisses d'épargne, c'est bien l'honorable député de Toronto-nord, puisqu'il contribua à l'abaissement du taux de l'intérêt de 4 à 3½ p. 100.

L'honorable député nous a aussi fait un tableau navrant du malheureux contribuable écrasé sous les impôts. En l'entendant parler je cherchais à me figurer le genre de vie que doivent mêner les différentes classes de notre population dans les villes, villages et campagnes du Canada. Je me représentais un misérable Canadien parcourant les routes à la recherche d'un travail quelconque et ployant sous le fardeau des impôts. Mais l'instant d'après, mon honorable ami ajoutait:

> Le ministre des Finances nous a parlé cet après-midi des 70,000 immigrants venus des Etats-Unis pour s'établir sur les terres nouvellement livrées à la colonisation. Ces colons et ceux qui nous viennent des autres pays sont ceux qui, lorsque le blé se vend un dollar le boisseau—je compte bien qu'on ne reviendra jamais aux prix d'autrefois—tirent des terres de l'Ouest d'abondantes récoltes dont ils alimentent toutes les branches du commerce et de l'industrie, et c'est sur eux que la nation fonde ses plus grandes espérances.

A quoi le devons-nous si ces immigrants viennent aujourd'hui dans le pays, produire du blé à un dollar le boisseau?

M. HENDERSON: Au Pacifique-Canadien.

M. HARRIS: J'admets parfaitement que c'est une des raisons, mais une seulement. Le Pacifique-Canadien a été un des plus puissant facteurs du développement de ce pays. Mais il nous a fallu créer d'autres moyens de transport. Nous avons un pays capable de donner asile à une population de 25 ou 30 millions et peut-être 50 millions, mais sans moyens de transport, nous ne pourrions jamais espérer avoir cette population. Les immigrants arrivent en foule aujourd'hui, parce que le Gouvernement a sagement dépensé des sommes considérables pour augmenter les moyens de transport, et grâce à ces moyens, ces immigrants produisent du blé à un dollar le boisseau, tandis qu'il se vendait à peine 60 cents, il y a 12 ou 13 ans.

La question de l'impôt a été traitée à fond par l'honorable ministre des Finances et par l'honorable député d'Essex-nord (M. Sutherland) et je n'ajouterai que quelques mots à ce qui a été dit sur ce sujet.

Est-il préférable que le Canada ait une population de 7,000,000 d'âmes et une dette nette de $45, par tête, plutôt qu'une population de 5,000,000 d'âmes et une dette nette de $50, par tête? Que le Gouvernement continue à diminuer notre dette de $5, par tête, chaque fois que le chiffre de notre population augmentera de deux millions. C'est une conduite sage et pratique, et le peuple canadien sera de cet avis.

L'honorable député se lamente comme s'il était à l'agonie à cause des emprunts énormes qu'il a fallu faire. Malheureusement pour lui, il cite des extraits de la brochure de M. E. R. Wood, qui a paru dernièrement et qui indique le montant des emprunts que le Canada a pu négocier en Angleterre; mais, dans ses commentaires, il tente de nous faire croire que ces emprunts nationaux sont des actes déplorables. Or, je connais intimement M. Wood que je considère l'un des plus brillants financiers de ce pays. J'ai lu l'écrit en question avec un vif intérêt, et j'ai appris par hasard qu'en publiant cette brochure, M. Wood ne cherchait pas à créer l'impression que le pays avait tort de négocier ces emprunts considérables; mais qu'il voulait apprendre à la population canadienne que la situation actuelle est bien différente de ce qu'elle était il y a douze à quinze ans et que l'accroissement de notre crédit, de nos ressources et de nos richesses, nous permet de faire ces emprunts en Angleterre à des conditions favorables.

Tous les fonds que nous avons empruntés ont servi à donner un nouvel essor à notre pays et je me demande pourquoi l'honorable député trouverait à redire. Quel usage fait-on des capitaux qu'empruntent les autorités provinciales et le gouvernement fédéral? Nous devons nous les procurer pour assurer le bon fonctionnement de notre administration; nous devons les obtenir au taux le plus bas et, puisqu'ils sont nécessaires, nous devons nous efforcer de les prélever sur les meilleurs marchés de l'univers aux conditions les plus favorables.

Pourquoi les municipalités ont-elles besoin de ces fonds? Je dois dire que, pendant les dernières années et par tout le Canada, le sort des municipalités s'est considérablement amélioré. Autrefois, les habitants des villes et des villages sont résignaient à vivre conformément aux mœurs primitives; à vrai dire, ils ne pouvaient pas faire autrement car ils n'avaient pas les moyens d'améliorer leur sort. Cependant, les temps ont changé et, de nos jours, les habitants des municipalités peuvent se procurer les services d'utilité publique, l'eau, l'éclairage à l'électricité, les pavages et autres avantages dont jouit la population des grandes villes. S'ils exigent ces commodités, c'est parce qu'ils sont en état d'en payer le prix. Plusieurs députés se rappellent l'époque où, dans plusieurs villes et villages de la province d'Ontario que je connais mieux que les autres provinces, les habitants ne voulaient pas que les rues fussent pavées, et où l'herbe croissait dans les chemins. Aujourd'hui, les habitants des villes et des villages sont dans un situation complètement différente. La population est plus forte, les établissements industriels sont plus nombreux, le commerce augmente, la richesse s'accroît, aussi la population exige-t-elle plus de commodité et de confort au fur et à mesure des progrès accomplis.

Néanmoins, le représentant de Toronto-nord regrette que ces municipalités aillent sur les marchés monétaires emprunter les capitaux qui leur procurent ce bien-être et ce confort, bien qu'elles soient en état de se procurer à un faible taux d'intérêt ces fonds qu'il leur sera facile de rembourser. Prenons comme exemple nos conseils municipaux.

Depuis cinq ans, ils ont emprunté $301,-700,000. Pourtant, l'honorable député regrette que cette forte somme ait été apportée au Canada, que nous soyons tenus d'en payer l'intérêt qui s'en va à l'étranger. Quel usage faisons-nous de ces fonds lorsque nous les avons? Nous négocions des emprunts en Angleterre à 4, 4½ ou 5 pour 100, taux exigés des conseils municipaux ou des municipalités. Si les intéressés n'en retirent pas 7½. 8, 10 et parfois 15, p. 100, ils peuvent cependant réaliser suffisamment pour couvrir leurs déboursés. Plus nous pouvons nous procurer des capitaux à un taux raisonnable que nous pouvons payer, plus rapides seront nos progrès; et tous nous devrions n'avoir qu'un seul but: l'exploitation des ressources naturelles du pays.

Le représentant de Toronto-nord s'est servi de maints qualificatifs à l'adresse du ministre des Finances; à vrai dire, je ne crois pas avoir jamais entendu un discours rempli d'autant d'épithètes que le discours de mon collègue. Il déclare que le ministre des Finances remporte la palme en toutes choses. Il devrait, selon moi, mieux spécifier les titres qu'il confère au ministre des Finances. Le seul qu'il ait omis de lui donner est celui qu'il devrait lui attribuer. Il aurait dû se montrer assez généreux pour ajouter aux éloges qu'il a décernés au ministre le titre de plus grand producteur d'excédents. Le ministre des Finances mérite incontestablement ce titre. Nous pourrions peut-être rendre la pareille au représentant de Toronto et le décorer d'un titre dont nous conviendrons. Il aimerait probablement se faire appeler le plus grand producteur de déficits. Ou bien, il pourrait préférer le titre de prophète par excellence, car, dans sa péroraison, il a prédit avec exactitude la situation à laquelle le ministre des Finances devra faire face pendant les quatre ou cinq prochaines années. Personne n'ajoutera foi à ses prédictions, mais il est bon qu'on les consigne par écrit, ce qu'on fera, sans doute—car, un jour, elles nous seront très utiles dans cette enceinte.

J'ai écouté avec un vif intérêt les commentaires du représentant de Toronto-nord, mais je ne puis pas dire que j'y ai puisé beaucoup de renseignements utiles. Un trait remarquable dans son discours c'est qu'après avoir parlé pendant trois heures d'affilée, l'honorable député n'a pas donné un seul conseil ni soumis une seule proposition au nom du parti conservateur ou au nom des députés de la gauche. Certes, si la situation du pays est aussi compromise que nos adversaires veulent le faire croire, nous devions nous attendre à recevoir des conseils qui nous auraient permis d'améliorer la situation et de songer sérieusement à enrayer dès maintenant le désastre qui nous menace, dit-on. Mais, dans tous les discours auxquels l'exposé budgétaire a donné lieu, il n'y a pas de conseil d'aucune sorte. Je ne crois pas que le parti conservateur ait une politique. Il n'en avait pas à soumettre au peuple lors de la dernière élection et je n'ai pas entendu dire que la gauche avait une ligne de conduite à suggérer.

Je parlerai brièvement des observations que le représentant d'Argenteuil a faites aujourd'hui. J'avoue que j'ai eu beaucoup de difficulté à suivre son raisonnement ; mais, après qu'il eût terminé la première partie de son discours, j'ai été bien aise de constater qu'un résumé était entièrement satisfaisant.

L'honorable député a déclaré que nos emprunts et toute notre comptabilité étaient en très mauvais état, qu'on s'y prenait mal, et il a fini par dire qu'il importe peu qu'il y ait des déficits ou des excédents, mais qu'il importe beaucoup que nos deniers soient employés sagement. J'approuve volontiers ces conclusions. Je suis d'avis qu'il importe peu qu'il y ait de gros déficits ou des excédents considérables. Dès que les fonds publics sont convenablement et prudemment employés à assurer le progrès du pays et le développement de ses ressources, nous devons continuer à dépenser, ayant pleine confiance dans l'avenir réservé au Canada.

M. G. TAYLOR: Que dites-vous de l'achat de courroies de 5 pouces à $2.12, le pied?

M. HARRIS: Avant que je réponde à cette question, il convient que l'honorable député donne des explications concernant ce qu'il a dit dernièrement devant la Chambre de l'achat de blouses de dames.

M. G. TAYLOR: Ce que j'ai dit était exact.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député (M. Taylor) a admis l'inexactitude de ses assertions.

M. G. TAYLOR: Non.

M. HARRIS: Il y a lieu d'entendre mon collègue traiter ce sujet. Le représentant d'Argenteuil a critiqué le taux de l'intérêt que nous payons sur quelques-uns de ses emprunts. C'est un homme d'affaires qui a fait des opérations commerciales considérables. Il sait qu'à certaines époques il est beaucoup plus aisé qu'aujourd'hui de négocier de gros emprunts et j'ose dire qu'au cours de sa carrière, s'il remonte en arrière, il y a des moments où il s'est aperçu qu'il aurait pu conclure de bien meilleurs arrangements.

Je ne crois pas que le ministre des Finances se prétende infaillible. Il admet qu'il est sujet aux mêmes errements que le commun des mortels. Mais il est facile aux députés de la gauche de s'occuper de certains emprunts, de critiquer la manière dont ils ont été négociés et de chercher à faire croire qu'ils auraient pu obtenir un quart, un huitième ou un seizième de 1 p. 100, de plus. Je n'attache pas d'importance à de semblables propos qui, à mes yeux, ne tirent pas à conséquence. J'avoue que j'ai envié les acclamations que le discours du représentant d'Argenteuil a soulevées. La gauche a manifesté autant d'enthousiasme pendant son discours que le mien en a provoqué de ce côté-ci de la Chambre. (Exclamations.)

M. HENDERSON: Prenez courage!

M. HARRIS: Je craignais de voir languir la discussion et j'ai voulu lui donner une tournure plus gaie. J'ai été bien aise d'en-

tendre le député d'Argenteuil dire que le parti conservateur se compose d'optimistes. J'ai cru le contraire et à juste titre, car plusieurs membres de ce parti, qui devraient être optimistes et avoir pleine confiance dans l'avenir du pays, se sont montrés pessimistes et se sont rangés parmi ceux que j'appelle des prophètes de malheur. Le pessimisme n'a pas de place au Canada. Le pays doit être optimiste et je suis prêt à m'unir aux membres de la gauche pour former dans cette enceinte un cercle d'optimistes. Les deux partis doivent être optimistes et avoir la confiance la plus absolue dans le pays.

L'honorable député d'Argenteuil a conclu son discours par une comparaison entre le gouvernement de ce pays et l'administration d'une grande entreprise commerciale. J'en fus surpris pour un moment, parce que je me suis servi pratiquement de la même comparaison dans un de mes discours de la campagne électorale de l'automne dernier. Je n'accuse pas l'honorable député de plagiat, car je ne crois pas qu'il ait jamais lu ce discours. Je suis de son avis sous ce rapport. Les membres de cette Chambre sont simplement les fidéicommissaires ou administrateurs pour le peuple du Canada et ils ont pour devoir de veiller à la bonne administration de la chose publique, à ce que les impôts et les revenus soient équitablement prelevés sans imposer de trop lourd fardeau à une classe quelconque de la population.

Il doivent aussi surveiller les dépenses et s'assurer qu'elles sont faites sagement, honnêtement et convenablement. Ce n'est que chaque année, lorsque les directeurs rendent compte de leur administration et de ses résultats qu'on peut juger de la prospérité d'une entreprise commerciale. C'est aussi le seul moyen que nous ayons d'apprécier les résultats de l'administration de nos gouvernements. S'il en est ainsi, je crois que tous les membres de cette Chambre, surtout ceux de la droite, concéderont que les résultats de notre administration ont été magnifiques, et que non seulement les représentants du peuple, mais le peuple lui-même en général en sont pleinement satisfaits.

Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps. Je suis très heureux d'avoir eu l'occasion de discuter ce sujet. J'ignore si j'ai pu, de quelque façon, contribuer à l'étude du sujet, mais j'espère n'avoir rien dit qui soit indigne d'un député qui a tout à cœur la dignité de cette Chambre.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine, Montréal): Il est assez rare, monsieur l'Orateur, que les membres du Parlement aient l'occasion, dans la discussion d'un même budget, d'étudier les états financiers de deux périodes de douze mois. L'on s'attend, je crois, que nous nous limiterons à l'étude des chiffres pour ces deux années, tels que le ministre nous les a présentés. Je suis d'avis que, pour les fins de comparaison, nous pouvons remonter jusqu'à la confédération, s'il était nécessaire, et scruter l'administration financière de nos prédécesseurs. Cependant notre premier devoir est de nous occuper des comptes publics des deux dernières années. Ceux de l'année 1907-1908 sont complets et finals. Ceux de 1908-1909 nous ne les connaissons que par l'estimation qu'en a faite le ministre des Finances, mais nous sommes disposés à accepter ses chiffres tels qu'il nous les a donnés et d'en faire la base de notre critique. Je partage sincèrement le désir de l'honorable député de Brantford de maintenir la dignité et les traditions de cette Chambre et je le félicite du bon esprit dont il a fait preuve dans son discours. Je ne puis cependant partager son avis que le tableau que nous a fait le ministre des Finances de la situation du pays est aussi admirable qu'il le pense. D'après moi, les chiffres qu'il nous a donnés ne sont pas de nature à nous réjouir, mais exigent plutôt notre sérieuse considération. Je n'aborde pas ce sujet dans un esprit de pessimisme. Pas plus que l'honorable député de Brantford (M. Harris) je ne veux pas être pessimiste; comment serait-il possible de l'être dans ce pays? Mais je ne pèche pas en ce sens en analysant soigneusement l'exposé que nous a fait le ministre des Finances et en le critiquant et le condamnant, s'il y a lieu. C'est là le devoir de l'opposition dans cette Chambre et ce n'est qu'en autant que ce devoir sera fidèlement accompli que nous pourrons tirer les meilleurs résultats de notre système de gouvernement.

Tous l'admettront, c'est de notre crédit que dépend notre prospérité future, et nous devrions être extrêmement jaloux du crédit financier du Canada. Qu'il souffre dans sa réputation ou d'aucune autre manière, nous devons compter que l'avenir du pays en souffrira aussi sérieusement. Nous avons donc raison d'oserver les indices défavorables, d'y attirer l'attention du Gouvernement et de demander aux ministres de conserver au premier rang le crédit canadien.

Ce qui frappe au premier abord, dans l'examen des comptes publics, ce qui doit frapper l'observateur le moins attentif, est l'augmentation rapide des dépenses sous la présente administration. Si nous remontons à l'année 1897 nous voyons que notre dépense annuelle n'était alors que de $43,000,000. En 1906 cette dépense s'était doublée et s'élevait à $83,250,000. Si j'ai bien compris le ministre des Finances, les dépenses, l'an dernier, ont été de $132,000,000. C'est le triple de ce que l'on jugeait suffisant il y a douze ans, le triple de ce que les libéraux, avant 1896, alors qu'ils étaient dans l'opposition, traitaient d'extravagance. Il semble-

rait qu'il est absolument impossible au ministre des Finances et au Gouvernement de mettre un frein à cette dépense. Cela est évident pour les quelques dernières années.

Je ne parlerai pas de cette question des excédents qu'on a tant discutée. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de repasser tous les exposés budgétaires des derniers vingt-cinq ans. Nous n'avons qu'à consulter les comptes pour trouver l'excédent de nos dépenses sur nos recettes totales depuis la Confédération. Si je compare notre système de comptabilité à celui de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, de l'Australie et des autres pays, c'est là une bonne manière de procéder. En consultant l'état financier de 1907-1908 nous constatons que l'excédent des dépenses sur le revenu a été de $14,300,000 et pour l'année 1908-1909, de l'aveu même du ministre, de $46,000,000, ce qui pour les deux années fait un total de plus de $60,000,000.

Prenez les comptes publics de chaque année depuis la Confédération, examinez les chiffres ligne par ligne, même aux époques où les dépenses étaient les plus fortes, et vous ne sauriez trouver deux années consécutives où la dépense, même approximativement, ait été si élevée. Elle est sans exemple dans l'histoire du Canada. Additionnez tous les excédents de dépenses sur le revenu depuis vingt ans et le total n'égalera pas celui des deux dernières années.

Cela se passait-il dans un temps où l'on pouvait présager une augmentation du revenu? Au contraire. Le revenu de 1907-08 était de $96,000,000 et celui de 1908-09 est de $84,500,000. Néanmoins, la dépense de la dernière année a été de $20,000,000 plus élevée que celle de l'année précédente. Le ministre des Finances savait bien, l'an dernier, lorsqu'il a présenté à la Chambre l'énorme budget qui comportait une dépense de $132,000,000 pour les derniers douze mois, que les revenus diminueraient, comparativement à ceux de l'année précédente. Il recevait ses rapports mensuels, et par tout le pays les journaux prédisaient une diminution du revenu; néanmoins il était prêt à demander à cette Chambre de voter pour les dépenses $20,000,000 de plus qu'on n'a dépensé dans une année quelconque de l'histoire du Canada. Ceci me rappelle quelque chose que j'ai lu récemment dans un livre intéressant intitulé "Bygone Days", de M. Leveson Gower. Dans un épisode de ce livre une femme du beau monde s'était consacrée si activement à ses devoirs mondains qu'elle en était épuisée, lorsqu'un ami vint la voir et lui dit: "Prenez garde, madame X, vous brûlez la chandelle aux deux bouts." Madame X, répondit immédiatement: "N'est-ce pas là le moyen de faire rencontrer les deux bouts?" Je demande au ministre des Finances si ce n'est pas là sa manière d'agir dans l'administration financière de ce pays.

Un autre aspect sérieux qui, comme conséquence nécessaire de l'excès de dépenses ressort de l'examen de ces comptes, est l'énorme augmentation de la dette publique. Au cours des deux dernières années la dette brute s'est augmentée de $85,000,000 tandis que la dette nette, qui nous concerne plus particulièrement, s'est augmentée de $60,000,000. C'est là encore une augmentation sans précédent dans l'histoire des finances canadiennes. Consultez cette histoire et vous ne pourrez trouver deux autres années consécutives où l'augmentation ait été, même approximativement, aussi considérable. Vous constaterez qu'au cours de ces deux seules années l'on a ajouté à la dette publique plus que durant la période de vingt ans de 1887 à 1907. Voyez donc, dans ces deux ans le gouvernement actuel a grossi la dette publique plus que ne l'ont fait les administrations conservatrice et libérale pendant vingt ans. Et le ministre des Finances admet lui-même que nous entrons dans une période de grandes dépenses. Il sait que nous ne sommes qu'à mi-chemin, et que, cependant, on a déjà consacré $52,000,000 au chemin de fer transcontinental national dont le tiers n'est pas complété; il sait qu'il devra octroyer $10,000,000 à la section des prairies; il sait que la section des montagnes est à peine commencée et que nous devrons donner une garantie d'environ $50,000,000. De son propre aveu, le ministre des Finances devra, cette année, ajouter $25,000,000 à la dette, et nous serons heureux si nous nous en tirons à ce compte. Nous avons toute raison de croire que la même augmentation se continuera pour les deux années prochaines et, s'il en est ainsi, nous verrons alors au cours de la période de 1908 à 1913 (c'est-à-dire la durée de ce Parlement et l'année qui l'a précédé) nous verrons, dis-je, la dette s'augmenter de $135,000,000, plus dans ces seuls cinq ans que dans tout le dernier quart de siècle. La dette nette du pays, en 1882, dépassait à peine $153,600,000; en 1907 elle était de $263,600,000, une augmentation de $110,000,000 pour les vingt-cinq ans, ou $4,400,000 par année. Comparez cela avec la période de cinq ans de 1907 à 1912, et vous verrez que la dette qui était de $263,600,000 en 1907 aura sans aucun doute atteint le chiffre de $400,000,000 en 1912.

En d'autres termes, nous ajouterons au cours de cette période de cinq ans, $136,000,000 ou plus de $27,000,000 par année à la dette publique. Rien de surprenant que ceux qui ont à cœur l'intérêt du Canada, l'intégrité de son crédit et le succès de son avenir se demandent sérieusement si le Gouvernement actuel est capable d'administrer les finances. Quant à la dette nette, un comité est actuellement engagé à faire l'inventaire général des biens de l'Etat. L'on sait que la dette nette est le résultat

de la soustraction du montant de l'actif de celui de la dette brute, et que celle-ci augmente en raison de la dépréciation de l'actif. Comme le comité en question n'a pas encore fait de rapport, je ne puis me servir de ses conclusions, mais je n'hésite pas à dire qu'il faudra ajouter plusieurs millions à la dette nette, si le rapport du comité est ce que je soupçonne.

Il n'est pas question non plus des obligations indirectes que le Gouvernement a contractées, et par obligations indirectes, j'entends les endossements de l'Etat. Pour connaître l'état financier d'une personne, il ne suffit pas de savoir quelles sont actuellement ses dettes, mais combien de billets elle a endossés, lesquels elle est susceptible de payer un jour ou l'autre. Et le Gouvernement, en usant de son pouvoir discrétionnaire d'endosser, a encouru des obligations indirectes, ou contingentes qui peuvent devenir à un moment donné des charges réelles sur le trésor public. Nous voyons que les subventions valides aux chemins de fer représentent approximativement $6,000,000; les garanties au Canadian Northern $17,250,000; les garanties au Grand-Tronc-Pacifique, $15,500,000. Voici donc que le nom du Gouvernement sert d'endos aux corporations pour un montant de $38,750,000 et cette somme ne sera-t-elle pas plus que doublée avant que le Grand-Tronc-Pacifique soit terminé? Ainsi, quand nous parlons de la dette nette dans les tableaux que nous citons aujourd'hui, nous ne devons pas perdre de vue qu'elle est susceptible, malgré les subtilités de comptabilité, d'être augmentée, et qu'il faut tenir compte des fortes obligations indirectes.

Maintenant, monsieur l'Orateur, j'appuierai pendant quelques instants sur une de ces questions où je trouve le Gouvernement plus en défaut, c'est-à-dire son manque de prévoyance en vue de la dernière grande dépense publique. En jetant un regard sur l'histoire de ces dernières années, appert-il que le Gouvernement a fait preuve de sagacité et de prudence pour se préparer à faire face aux grandes dépenses de l'avenir? Arrivé au pouvoir en 1896, il vit immédiatement se produire une augmentation des recettes. Celles-ci étaient d'un peu moins de $40,000,000 en 1897, mais elles avaient presque doublé en 1903-1904, et étaient de $70,000,000, tandis qu'elles atteignirent $96,000.000 en 1907-1908, ou beaucoup plus que le double de ce qu'elles étaient douze ans auparavant.

Durant cette période de prodigieuse expansion, quand les recettes coulaient avec abondance dans le trésor, appert-il que le Gouvernement a fait aucun préparatif pour ce qui devait arriver? Les administrations antérieures à 1896 étaient toujours en grand besoin d'argent. Le revenu augmentait sans cesse d'année en année, mais les besoins d'argent grandissaient sans cesse. Ces administrations n'ont pas eu les avantages que celle-ci a obtenus depuis dix ans. Le Gouvernement actuel a eu une rare opportunité, celle qui ne se présente qu'une fois dans l'histoire d'une nation: l'opportunité d'assoir les finances publiques sur une base solide, au moment où l'augmentation des recettes, produite par le développement et la prospérité d'un pays en formation, est venue à son aide

Est-ce que l'administration actuelle prit alors ses précautions pour l'avenir? Voyons plutôt les chiffres. La dette nette en 1896 était de $258,500,000. Si nous passons à huit ans après, en 1904, nous voyons qu'elle est pratiquement au même chiffre, $260,867,000. Durant cette période, les recettes avaient presque doublé, tandis que la dette nette était encore au même niveau. Aucun effort ne fut tenté de la rembourser ou du moins de la réduire. Toutes les augmentations de recettes avaient été dépensées au fur et à mesure. Le Gouvernement a été tout particulièrement imprévoyant en suivant cette politique de gaspillage à cette époque exceptionnelle de l'histoire du Canada. Plusieurs gros emprunts à ce moment allaient échoir. Ils avaient été contractés de temps à autre dans les premiers temps de notre histoire politique. Mais il se trouva qu'une forte partie de notre dette consolidée arrivait à maturité entre 1903 et 1910 et devait être renouvelée ou convertie ou remboursée.

L'occasion se présentait pour une administration sage de rencontrer ces emprunts au fur et à mesure, de les convertir à un taux plus avantageux, si elle avait les fonds voulus pour les rembourser, sinon de les payer intégralement et par ce moyen asseoir le crédit du Canada pour toujours sur une base solide autant qu'enviable. Le ministre des Finances connaissait très bien la date de l'échéance de ces emprunts. Il le prévoyait dans son budget de 1898, lorsqu'il disait:

> On verra par les comptes publics que des emprunts au montant de £34,443,136 ou $167,622.262 seront échus entre 1903 et 1910. Pour faire face à ces obligations, je calcule que nous aurons accumulé environ $67,000,000 de surplus, de sorte que nous devrons renouveler ou convertir la balance pour un montant de plus de $100,000,000.

Sachant qu'il devait, entre 1903 et 1910, pourvoir au renouvellement, ou remboursement ou à la conversion d'emprunts échus de $100,000,000, le ministre des Finances n'aurait-il pas dû avoir la prudence de faire en sorte qu'il pût se trouver en mesure de dire aux prêteurs, au moins durant cette période: Si vous ne nous accordez pas des termes plus avantageux, nous allons vous rembourser vos prêts. Nous aurions par ce moyen établi le crédit du Canada sur une base des plus enviables. Mais ce n'est pas ce qu'il a fait.

Le Gouvernement lança en 1903-1904 son entreprise du Transcontinental. Ce n'est pas davantage une occasion de montrer combien la prévision que le Gouvernement se proposait de faire était absolument insuffisante, et combien il se trompait du tout au tout dans les prétentions qu'il afficha devant le Parlement. Il suffit de dire qu'il n'ignorait pas qu'il allait contracter des obligations énormes, et que celles-ci allaient se présenter en même temps que la maturité des emprunts de $100,000,000 qu'il fallait régler. Il persista à amoindrir le prix de la construction de cette ligne, mais tout de même, on aurait cru qu'il aurait pris les précautions voulues. On aurait cru, par exemple, qu'en 1903, avant de s'engager dans les grandes opérations financières, il aurait commencé à se faire un petit pécule, et à économiser afin d'avoir des fonds disponibles.

Voyez les soldes au crédit du Pacifique-Canadien. Ces balances représentent de quinze à vingt millions par année, de sorte que cette compagnie ne se trouve pas à la merci du marché monétaire si elle désire prolonger ses réseaux. Notre ministre des Finances toutefois n'a fait aucun préparatif quelconque, car nous voyons qu'en 1904-1905, après avoir lancé l'entreprise du Transcontinental, il y eut un autre excédent de dépenses de $5,356,448, et une autre de $818,811 l'année d'ensuite en 1905-1906. De sorte qu'en 1906, le Gouvernement se trouva avec le fardeau de cette entreprise sur les épaules, sans avoir mis de côté un seul sou de ses immenses revenus pour s'y préparer.

Il est à peine nécessaire de répéter les paroles de l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) au sujet du dernier message de l'ancien sous-ministre des Finances, M. J. Courtney, un homme qui s'est dévoué au service du pays, et dont l'opinion, en matière de finance, a toujours été très précieuse pour le pays. Mais, souffrez que je lise, au risque de faire une répétition, les dernières lignes du discours d'adieu de M. Courtney:

> Pour exécuter les grands projets en cours de réalisation et pour faire face en même temps aux emprunts qui vont échoir, il faudra exercer le plus grand soin, afin que le crédit du Canada, si bien et si justement établi, ne soit point compromis.

C'était en octobre 1906. M. Courtney prévoyant les charges qui allaient peser sur nous, conseilla fortement d'user de la plus grande circonspection afin de ne pas compromettre le crédit du Canada. Cependant, le Gouvernement ne pratiqua aucune économie, ne négocia aucun emprunt d'avance, afin de profiter de la prospérité des temps, ne fit aucun arrangement, ni ne se fit donner aucune garantie qu'il aurait des fonds en disponibilité quand le temps serait arrivé. Mais apparemment sans les moindres préparatifs, le ministre des Finances continua à dépenser libéralement et sans pourvoir aux besoins qui allaient surgir. Puis le moment arriva où il dut emprunter d'urgence. Nous voyons qu'en 1907, le pays fut plongé presque subitement dans une période de dépression financière.

L'honorable député d'Argenteuil nous a dit, en sa qualité de banquier, que les signes prémonitoires n'ont pas manqué, et que le ministre des Finances n'a pas pu ignorer qu'il se préparait une crise financière. Il arriva qu'il fut très difficile d'obtenir des prêts à longue échéance. Que fit le Gouvernement? Complètement paralysé, il s'en rapporta aux banquiers et leur dit: "Il faut que vous nous donniez les moyens de passer la crise." Il prit des arrangements temporaires avec les banquiers et dut les payer comme l'emprunteur aux abois qui est obligé de négocier avec un banquier particulier n'en ayant point d'autres. D'ordinaire, le Gouvernement a en dépôt de $8,000,000 à $10,000,000 en espèces dans les banques, soit en Angleterre soit au Canada. Ce n'est pas un fort montant, ce n'est pas la moitié des dépôts permanents du Pacifique-Canadien, cette grande corporation dont nous sommes si orgueilleux.

A mesure qu'augmentaient chaque mois les dépenses du Transcontinental national, notre dépôt commença à diminuer, et le solde au crédit de l'Etat commença à s'effacer. J'ai ici les documents sessionnels n° 109a, qui indiquent le montant en espèces que le Gouvernement avait à son crédit dans les banques de Londres et du Canada au cours des deux dernières années, à la fin de chaque mois. Qu'y voyons-nous? Nous voyons qu'à la fin d'avril, ce solde était de $6,648,744. A la fin de mai, nous avions excédé notre crédit à Londres, et si nous ajoutons le montant de cet excédent au solde en espèces au crédit de l'Etat au Canada, nous voyons que le Gouvernement n'avait que $3,745,138 en disponibilité à son crédit. A la fin de juin, ce montant a encore tombé à $2,786,273. Au 31 juillet, nous voyons que le Gouvernement n'a plus à son crédit, tant dans les banques anglaises que canadiennes, qu'un montant disponible en espèces de $995,604.

Croyez-vous, monsieur l'Orateur, qu'il y ait eu une époque dans l'histoire du Canada depuis la Confédération où nos dépôts à demande dans nos banques aient été si bas? Croyez-vous qu'il y ait une de nos provinces, à part peut-être celle de l'Ile du Prince-Edouard,qui ait beaucoup moins d'argent à son crédit en banque que le gouvernement fédéral? Nous n'avons en dépôt que la somme de $995,604, sur laquelle nous puissions faire des chèques, et si je suis bien renseigné toute cette somme n'est pas disponible, parce que nos conventions

avec quelques-unes de ces banques stipulent que nous devons leur laisser un certain montant auquel nous ne devons pas toucher; et conséquemment il est probable que le Gouvernement a retiré jusqu'au dernier dollar qui était à son crédit le 31 juillet 1907. Puis qu'est-ce que le Gouvernement a fait? Il s'est mis à contracter des emprunts temporaires. L'histoire de ces emprunts montre aussi combien le Gouvernement a dû être gêné pendant cette période. Si on revoit l'histoire du Canada on découvre que plusieurs fois le ministre des Finances s'est présenté devant la Chambre à la fin d'un exercice financier et a dit aux membres du Parlement: Messieurs, nous n'avons pas un seul sou d'emprunts temporaires. C'est ce qui a eu lieu pour toutes les années entre 1871 et 1884—pas un seul sou d'emprunts temporaires. Aussi depuis 1900 à 1903—quatre années—le ministre des Finances a pu se présenter devant le Parlement et dire qu'il n'y avait pas d'emprunts temporaires, Mais qu'avons-nous vu pendant ces deux dernières années? En mai, juin et juillet il n'y avait pas d'emprunts temporaires. En août on fit un emprunt de $22,433,000. En janvier 1908 on emprunta temporairement $7,300,000. De février à mai 1908, le total des emprunts temporaires s'élevait à $9,300,000, et en juin, $18,000,000. Ce chiffre ne changea pas pendant les mois de juin et juillet. Il descendit à $15,600,000, en août, septembre, octobre, novembre et décembre. Je crois que depuis le commencement de l'année nos emprunts temporaires se sont élevés une fois à $20,000,000—le Gouvernement devait cette somme à ses banquiers.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député (M. Ames) prétend-il que les gouvernements précédents n'ont pas contracté d'emprunts temporaires? S'il ne le prétend pas, que valent ses paroles?

M. AMES: L'honorable ministre n'a qu'à lire mes remarques dans le hansard pour voir exactement ce que je veux dire.

L'hon. M. FIELDING: Pourvu qu'il réponde à ma question. Je prétends que pendant une période égale de temps mon prédécesseur a contracté plus d'emprunts temporaires que moi.

M. AMES: En réponse à cela je me contenterai de dire au ministre que s'il consulte les comptes publics à la page 23, il y trouvera les emprunts temporaires que les différents ministres des Finances ont déclarés à la fin des exercices financiers expliqués dans l'exposé budgétaire.

M. FIELDING: Quelle différence cela fait-il qu'un emprunt temporaire soit contracté dans un mois de l'année ou dans un autre?

M. AMES: Pour des fins de comparaison, le ministre verra que nous avons présentement $13,000,000 d'emprunts temporaires et que pendant plusieurs années depuis la Confédération, nous n'avions pas d'emprunts temporaires.

L'hon. M. FIELDING: Si l'honorable député veut bien me le permettre, je puis dire que pendant les 12¾ années que je suis ministre des Finances les emprunts temporaires se sont élevés en tout à la somme de $101,000,000, et que pendant une période correspondante mon prédécesseur a fait des emprunts s'élevant à $136,000,000.

M. AMES: Il est certainement évident que la plupart des prédécesseurs de l'honorable ministre des Finances ont pu se libérer des emprunts temporaires avant la fin de chaque année financier, ce qui est plus que n'a pu faire mon honorable ami en ce cas ici. Or, que signifient ces chiffres? Ces chiffres montrent que le Gouvernement aurait dû se préparer à la crise financière en plaçant de forts dépots dans les banques, afin de donner plus de stabilité aux transactions commerciales du Canada, mais parmi ceux qui ont demandé de l'assistance, il n'y en avait plus dans le besoin que le Gouvernement du Canada. Les chiffres montrent qu'après une période de prospérité sans égale pendant laquelle le Gouvernement aurait pu accumuler de fortes sommes, il s'est laissé acculer au point qu'il avait moins d'un million de dollars de dépots dans les banques. Ces chiffres montrent que le Gouvernement s'est adressé à la Banque de Montréal et à d'autres institutions et a réussi à obtenir vingt millions de dollars d'emprunts temporaires, et quel a été le résultat? Toute personne dans les affaires vous dira que dans l'automne de 1907 et l'année 1908 les banques par tout le Canada ont diminué les escomptes. Chaque maison d'affaires vous dira que ne pouvant obtenir les avances dont elle avait besoin, elle a été obligée de diminuer le volume de son commerce. Telle a été l'expérience universelle. Les marchands et les plus faibles ont été obligés de suspendre leurs opérations, et même les plus grands et les plus forts n'ont pu obtenir les escomptes qu'ils avaient habitude d'obtenir, et ont été obligés de se contenter de la moitié. Et quel a été le résultat? Le volume de la production du pays a diminué. Le nombre d'employés dans les manufactures a été diminué; et l'industrie a été suspendue dans une grande mesure par tout le pays. Le ministre des Finances sait parfaitement que les demandes d'argent à la Banque de Montréal ont obligé cette banque de dire à ses autres clients: "Nous ne pouvons vous traiter avec autant de générosité que nous le voudrions; nous, il nous faut veiller à ce que le Gouvernement du Canada passe cette crise.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député (M. Ames) dit-il que la Banque de Montréal a dit cela? Je dis qu'elle ne l'a jamais dit.

M. AMES: On peut difficilement s'attendre à ce que la Banque de Montréal se soit servi officiellement de ces paroles. Mais je ne crois pas que l'honorable ministre des Finances (M. Fielding) aurait beaucoup de difficulté, s'il s'adresse aux personnes qui ont habitude d'emprunter de la Banque de Montréal à Montréal, à se convaincre que plusieurs de ces emprunteurs ont dû se contenter d'un demi-pain, parce que le Gouversement voulait avoir un pain complet.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député dit que ces emprunteurs ont été obligés de se contenter d'un demi-pain par la faute du Gouvernement. Je dis qu'il n'a aucune raison de dire cela. Ils peuvent n'avoir reçu qu'un demi-pain, mais c'était pour d'autres raisons.

M. AMES: Je crois que pour des hommes d'affaires, le simple énoncé de la proposition qu'un client considérable, qui n'a pas généralement besoin d'emprunter, demande aux banques de lui prêter $20,000,000—somme que celles-ci furent obligées de prêter à ce client, le Canada—a suffi pour montrer que les banques ont dû être obligées de répondre: "Non" à leurs clients moins forts.

Mais plus tard, même après que la limite des emprunts temporaires fut atteinte, le ministre a été obligé de placer sur le marché quelques emprunts à longs termes. Il n'est pas bon que le Canada se trouve dans cette impasse. Nous devrions être en état de choisir l'époque où nous voulons faire des emprunts. Il y a des temps, je l'admets, que le marché n'est pas favorable. Le gouvernement canadien devrait se précautionner suffisamment à l'avance pour pouvoir se passer d'emprunt pendant quelques mois, si le marché n'est pas favorable. Mais lorsque le gouvernement canadien en fut rendu à n'avoir plus d'argent, il a été obligé d'emprunter temporairement plus qu jamais. Il a été obligé ensuite d'emprunter que le temps fut favorable ou non, mauvais ou indifférent. La situation ne s'est pas beaucoup améilorée. Le ministre a essayé, hier, de nous faire croire qu elle s'était améliorée ou qu'elle s'améliorerait. Si nous regardons les échéances auxquelles le ministre des Finances aura à faire face cette année, comment peut-il espérer que la situation soit meilleure? Le ministre des Finances aura a renouveller cette année, si je comprends bien les chiffres, des emprunts s'élevant à la somme de $16,000,000 environ à part le fonds d'amortissement. Il lui faudra trouver dix millions de dollars pour le Grand-Tronc-Pacifique, et environ $24,000,000 pour le Transcontinental national. Voilà tout de suite $60,000,000. Devons-nous comprendre que les économies rigoureuses que le ministre se propose de faire réduiront ce chiffre à trente ou vingt-cinq millions de dollars. Je le crois difficilement. J'ai peine à croire, vu la diminution probable du revenu cette année, que le ministre sera en état de réduire ces $60,000,000 à $25,000,000. De sorte que si l'on prend notre première estimation, laquelle est, je crois, très modérée, nous pourrions conclure que le ministre, pendant cette période de cinq années, devra ajouter à la dette du pays environ $135,000,000 et outre de cela il faudra emprunter $75,000,000 pendant les trois prochaines années.

De sorte que je ne puis voir comment nous pouvons espérer arriver a une situation plus avantageuse que celle dans laquelle nous sommes lorsque nous n'avons pas le sou et devons, contre notre volonté, nous présenter sur le marché financier du monde pour emprunter des sommes énormes tous les trois ou quatre mois.

Le Gouvernement a déjà augmenté la dette de $65,500,000. D'ici à trois ans il y aura ajouté une autre somme de $75,000,000, soit en tout $140,000,000, dont il voudrait, dans l'intérêt du débat, bien étendre le remboursement sur seize ans, par versements annuels. De sorte que le Gouvernement, qui avant 1896 prêchait l'économie, s'est trouvé à la fin de ce parlement obligé de confesser au pays qu'il avait augmenté de 50 p. 100 la dette du Canada. En 1896 la dette nette était de $258,000,000; en 1909, elle était montée à $325,000,000.

Ce sera probablement $400,000,000 aux prochaines élections générales si ce Gouvernement reste au pouvoir jusque-là. Pouvons-nous espérer, en présence de tous ces renouvellements d'emprunts, à cause de ce montant énorme d'argent que nous sommes obliger d'emprunter, pouvons-nous espérer que nous allons obtenir des conditions favorables? N'est-ce pas là une explication claire de ce tableau significatif que mon honorable ami d'Argenteuil a présenté, montrant que pendant que toutes les autres possessions britanniques obtenaient un meilleur prix pour leurs garanties, ceux du Canada tombaient à 3½ p. 100?

Je sais que l'on va m'accuser de faire tort au crédit du pays. Mais ce que je dis est absolument vrai, et si un honorable membre de l'autre côté de la Chambre, peut montrer que mes chiffres ne sont pas exacts, il me fera une grande faveur. Mais je ne puis m'empêcher de croire que le Gouvernement fait tort à notre crédit, et si je suis convaincu de cela, puis-je me taire dans cette Chambre et bien voter pour toutes les propositions que le Gouvernement présente. Je ne crois pas qu'aucun ministre des Finances ou qu'aucun Gouvernement ait le droit de prendre avec le crédit du pays les libertés qu'il a prises pendant ces trois dernières années, et maintenir notre réputation financière au degré élevé qu'elle a occupé.

Je veux maintenant signaler au ministre des faits qui lui sont sans doute familiers, bien que, d'ordinaire, il ne présente pas à la Chambre cette face de la médaille. Je veux signaler au ministre des Finances les indices qui, à mon avis, tendent à prouver que la réputation de nos valeurs négociables est en baisse et qu'elle n'est plus à la hauteur atteinte par le passé. Examinons les cotes des valeurs mobilières, question à laquelle mon collègue, le député d'Argenteuil, a donné certains développements. La liste de ces valeurs figure dans le journal l'"Economist" et j'en ai fait confectionner le relevé, pour les dix années écoulées. J'omets les emprunts arrivant à échéance. Il va sans dire qu'ils sont presque au pair; je passe sous silence les emprunts qui viennent d'être contractés, car il n'y a pas assez longtemps qu'ils ont été lancés sur le marché financier pour nous permettre de juger s'ils sont en hausse ou en baisse. Examinons les deux emprunts typiques qui existent déjà de vieille date. Voici d'abord notre emprunt de 3 p. 100, de 1938. En 1906, notre emprunt de 3 p. 100 était côté à 98; en 1907, à 96; en 1908, à 95; le 25 février 1909, à 90½ et 91½; le 10 avril, à 92 et 93. Ainsi, nos valeurs de 3 p. 100, de 1938, ont décliné de six points depuis 1906. Examinons maintenant nos valeurs négociables de 2½ p. 100 venant à échéance en 1947. En 1906, ces valeurs étaient cotées à 85; en 1907, à 80; elles sont mêmes descendues à 78, en 1908; le 25 février 1909, elles étaient cotées à 80 et à 82; et le 27 mars 1909, à 79 et 81. Maintenant, au 10 avril, elles figurent au tableau des rentes à 79 et 81, ayant décliné de 5 points depuis 1906. Je n'ai pas la prétention de pouvoir exprimer au sujet de nos valeurs négociables canadiennes une opinion qui soit d'un grand poids dans le monde des banques; mais je tiens à citer de nouveau dans un autre but l'extrait que j'ai emprunté à la "Money Market Review" du 6 mars 1909, rendant compte de l'assemblée annuelle de la banque de l'Amérique britannique du Nord (Bank of British North America) et citant les paroles prononcées par le président, M. C. W. Tompkinson, au sujet de la situation commerciale du Canada, l'année dernière. Voici ce que dit M. Tompkinson:

Si j'aborde la question du crédit, je constate que le numéraire et les espèces accusent une diminution de £91,242, tandis que les prêts à demande et à courte échéance accusent aussi une diminution de £187,145. Les placements, en ce qui concerne nos valeurs du gouvernement britannique, n'accusent aucune modification....

Le ministre des Finances prend plaisir à nous parler de la baisse des consolidés.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député affirme-t-il que les consolidés n'ont pas décliné, et qu'ils ne sont pas descendus même à 80, à une certaine époque?

M. AMES: Le ministre connait familièrement les fluctuations des consolidés. Mais j'observe ici qu'un directeur de banque ne se croit pas obligé d'abaisser le cours des consolidés.

...mais nous avons augmenté de £36,000 nos obligations canadiennes en portefeuille et comme nous avons déclaré dans notre rapport du 30 juin dernier, nous avons abaissé de 97 à 95 nos valeurs en portefeuille.

Quant aux consolidés, la banque n'en atténue pas la valeur. Quant aux valeurs négociables canadiennes, elle en abaisse le cours de 97 à 95.

Ces obligations, comme vous le savez parfaitement, sont nécessaires pour la garantie de notre émission de billets, quand elle dépasse une certaine limite, et en vue de ce fait, il nous a paru utile d'augmenter, dans une certaine mesure nos valeurs en portefeuille. Depuis le 31 décembre, nous le disons à regret, une autre baisse s'est effectuée dans les valeurs agréées par le gouvernement canadien. Cette baisse a surtout été provoquée par l'émission des gros emprunts récemment lancés sur le marché qui ont accordé aux souscripteurs des conditions supérieures à celles des émissions antérieures, et si la situation ne s'améliore pas, il nous faudra consacrer de nouvelles sommes à faire face à la dépréciation de ces valeurs.

Agréable perspective en vérité, que de constater qu'un directeur de banque a jugé nécessaire d'abaisser de deux points nos valeurs agréées du gouvernement canadien, comme résultat des opérations commerciales de l'année, sans compter qu'il faudra en abaisser peut-être encore davantage le cours.

L'hon. M. FIELDING: Tout cela dépend de la situation du marché financier.

M. AMES: Maintenant que le crédit du Canada est en baisse, comme le prouve. . .

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député. J'affirme que le crédit du Canada s'est amélioré.

M. AMES: J'en conviens volontiers, le ministre des Finances ne saurait se ranger à mon avis en matière de pareille importance, et je ne saurais abonder dans son sens. Mais, à mon avis, certains indices tendent à prouver que sous la gestion du ministre, le crédit du Canada a reçu une atteinte dont il ne s'est pas encore relevé. Ainsi, voyez le prix élevé qu'il faut payer pour l'argent. On le sait, il y a trois espèces d'emprunts que nous effectuons: les emprunts temporaires, les emprunts à brève échéance et les emprunts à longue échéance. Examinons d'abord les emprunts provisoires et voyons ce que nous avons payé pour obtenir de l'argent, au cours des deux années dernières. Durant l'année civile 1907, nous n'avons jamais payé moins de 4½ p. 100. Pendant les six premiers mois de 1908,

le taux ordinaire était de 4½ p. 100 et n'est jamais descendu au-dessous de 4. En juin 1908, le ministre a réussi à faire deux petits emprunts, l'un de 20,000,000 de francs à 3¼ p. 100 pour une année, l'autre pour £1,000,000 à 3½ p. 100, pour une année; mais quant au reste des emprunts temporaires les plus importants, ils sont inscrits à des taux oscillant entre 4 et 4½ p. 100. Et cependant, en 1908, le taux d'intérêt de la banque d'Angleterre s'est abaissé à 3 p. 100 et il est actuellement à 2½ p. 100, limite extrême qu'il ne dépasse jamais. Examinons les emprunts à courte échéance pour lesquels nous avons émis des valeurs négociables, et dont deux seulement ont été effectués pour une période de plus de dix ans. Nous avons contracté sept emprunts dans les deux dernières années 1907-1909 et de ces sept emprunts deux sont à longue échéance, entre 1930 et 1950, quatre sont à courte échéance et un à échéance moyenne de dix ans. L'emprunt de 1874, qui était payable en 1904 et qui a été renouvelé jusqu'à 1907, nous coûte 4½ p. 100. Quand ce renouvellement est arrivé à échéance en 1907, il a été prolongé en partie pour dix ans et nous a coûté un peu moins de 4½ p. 100. C'est le taux réel d'intérêt par unité y compris tous les frais qui se maintiennent pendant toute la durée de l'emprunt. L'emprunt de décembre 1907, pour une durée de quatre ans, nous coûte 4 4-5 p. 100. L'emprunt du 24 juin 1908, qui est un renouvellement pour quatre ans, nous revient à 4 3/10 p. 100 et quant à l'emprunt de février dernier, de £6,000,000, bien que le coût doive en être reparti sur dix ans, vous trouverez que le taux réel de l'intérêt est de 4⅛ p. 100. Ce sont là des prix assez élevés pour de l'argent, quand nous devons donner des garanties pour nous le procurer. Il me semble que cela ne peut pas donner une autre impression qu'une preuve d'embarras, lorsque nous empruntons le plus souvent pour nous procurer un remède temporaire, mais cela coûte très cher de contracter de pareils emprunts.

Quant aux emprunts à long termes, si l'on compare le taux payé à celui des années précédentes, nous avons l'indication que le crédit a été diminué, comme cela parait évident dans le tableau suivant.

	Taux de l'intérêt.	Années.
Emprunt de 1888..	:0327	50
Emprunt de 1892..	:0341	46
Emprunt de 1894..	:0316	44
Emprunt de 1897..	:0286	50

Taux réel d'intérêt par unité.

Emprunt du 19 février 1908....	:037	1930—50
Emprunt du 1er octobre 1908..	:0378	1930—50
£6,000,000 pour 10 ans février 1909	4⅛ p. 100.	

Dans son discours du budget le ministre nous a demandé de comparer les emprunts à long terme et c'est ce que j'ai fait.

L'hon. M. FIELDING: Avec la condition du marché à l'époque.

M. AMES: Les conditions du marché sont en grande partie ce que vous les faites.

L'hon. M. FIELDING: Non, je ne suis pas de cet avis.

M. AMES: Comparez l'emprunt du 19 février avec ceux des années précédentes. Nous constatons que l'emprunt du 19 férier 1908 nous coûte .037 et que l'emprunt d'octobre revient à .0378 tandis que le taux de l'emprunt de dix ans de février de l'an dernier, pour £6,000,000, était de 4⅛ p. 100. En d'autres termes, si nous comparons les emprunts de 1908 avec l'emprunt de 1907, nous trouvons que nous avons payé 32 p. 100 de plus et si nous le comparons avec l'emprunt à long terme de 1894, nous trouvons que nous avons payé 20 p. 100 de plus que nous n'avons payé avant que les conservateurs abandonnent le pouvoir en 1896. Dans les circonstances actuelles, je doute fort que le ministre puisse se procurer l'argent dont il a grand besoin et pour lequel il sera obligé d'aller en Europe aussitôt la session finie, afin d'obtenir un taux moins avantageux que le 4 p. 100. Laissez-moi signaler au ministre des Finances un emprunt négocié par le gouvernement d'Ontario pour une somme de £820,000, émis à 4 p. 100 à 102 et souscrit plusieurs fois, de telle sorte que les entrées ont dû être closes avant l'expiration du délai.

Que le ministre lise le prospectus de cet emprunt. Il constatera qu'il n'y est pas fait mention d'avantages spéciaux, pas de promesses merveilleuses sous forme d'intérêts immérités, pas de privilèges à convertir à des conditions extravagantes, et il verra qu'il impose certaines conditions qui pourraient lui être utiles s'il en tenait compte. L'exposé contenu dans ce prospectus attirera certainement l'attention du ministre comme étant la formule idéale de l'avenir.

L'hon. M. FIELDING: Un autre point que mon honorable ami a oublié de signaler, c'est que dans l'intervalle le taux des banques a diminué.

M. AMES: Nous verrons le nouvel emprunt qui sera négocié.

L'hon. M. FIELDING: Nous le verrons. Prenez patience jusqu'à l'année prochaine.

M. AMES: Il y a encore une autre indication qui prouve la difficulté que le ministre a éprouvé pour se procurer de l'argent et qui montre, par conséquent, que notre crédit ne jouit pas d'une réputation qui lui aurait rendu la tâche facile pour l'obtenir. Il n'en a pas parlé dans son discours du budget, mais un examen du prospectus des sept emprunts des années dernières montre que le ministre a dû offrir de encouragements énormes et insister pour faire que les emprunts soient émis au pair.

Comme on le sait, il y a certaines choses à considérer quand on négocie un emprunt. Il y a le prix d'émission, le taux d'intérêt, la durée du prêt et ensuite ce que nous pourrions appeler les détails destinés à persuader. Le ministre a déclaré hier que nous devrions considérer comme un bon type d'emprunt celui qui est émis au pair à 3½ p. 100 pour quarante ou cinquante ans. Le ministre sait que s'il ne peut pas obtenir cet emprunt modèle il doit mettre en avant quelques éléments et il doit les rendre plus acceptables ou proposer autre chose pour améliorer la garantie. Le ministre sait qu'il en est à ce propos comme d'un coussin en caoutchouc, si vous le comprimez à un endroit, il s'élève à un autre. De sorte que si vous accordez quelque chose sur le taux de l'intérêt ou sur le chiffre de l'émission, vous devez vous couvrir sur quelque autre point. Le ministre ne nous a pas dit toutes les épreuves qu'il a dû subir en visitant—peut-être n'a-t-il pas toujours été bien accueilli—les différents prêteurs d'argent de Londres et de Paris pour leur demander ne n'être pas trop durs pour lui en lui prêtant de l'argent pour les dépenses du Canada.

Toutefois ces prospectus nous laissent deviner quelque chose de la difficulté. On s'aperçoit que lorsque le ministre se présentait au banquier ,celui-ci s'écriait parfois: Comment, M. Fielding, c'est encore vous, si promptement? Je pensais vous avoir donné ce que vous demandiez; vous avez à peine eu le temps de retourner au Canada et de nous revenir. Cette fois, nous ne pourrons pas vous accorder des conditions tout à fait aussi favorables; vous devrez nous concéder un peu plus, et un peu plus encore, et encore davantage. Il nous semble voir le banquier avec sa balance, et le ministre des Finances obligé d'ajouter un once ou deux de plus toutes les fois qu'il fait une nouvelle demande d'argent. C'est ce qui ressort nettement de la lecture des prospectus qui exposent la situation plus exactement et plus en détail que le ministre l'a fait hier. Par exemple, dans le cas de l'emprunt contracté par le gouvernement de Toronto, tout l'argent doit être versé dès le 30 avril 1909, et l'intérêt de six mois est payable le 1er novembre 1909. Le gouvernement de l'Ontario se fait payer jusqu'au dernier sou avant de commencer à servir l'intérêt sur l'emprunt. Mais non pas notre gouvernement fédéral. A l'occasion de l'emprunt de £1,500,000, à 4 pour 100 durant cinq ans, emprunt contracté en décembre 1907, il est déclaré que les versements seront faits à diverses dates. Faites le calcul et vous constaterez qu'en moyenne le Gouvernement a eu le plein montant en main 84 jours avant le 1er avril 1908; mais à cette date, il n'en a pas moins payé six mois d'intérêts aux prêteurs. Cela vous paraîtra peut-être de peu de conséquence, mais faites le calcul. C'était comme si l'on avait remboursé aux acquéreurs de nos obligations une somme de $75,520; et si vous déduisez cette somme du produit total de la vente de ces obligations, vous constaterez que ces obligations se sont vendues en réalité à 98⅞ p. 100. Cet intérêt était immérité; c'était une gratification supplémentaire. On l'accordait parce que M. le banquier ou M. le courtier avait dit: M. Fielding vous devrez concéder un peu plus cette année, si vous voulez que l'emprunt se vende au pair. De même prenez l'emprunt d'octobre 1908, au chiffre de £5,000,000 à 3½ p. 100, devant échoir en 1930 et 1950. Dans ce cas encore, il est payé six mois d'intérêt au 1er janvier 1909, et une prime sous forme d'intérêt remboursé à chaque souscripteur formant un total de $298,433. C'était comme si on avait remboursé 1¼ p. 100 sur le prix d'émission. Ainsi le ministre dans cette circonstance a réellement vendu ces obligations 98¾ p. 100.

L'hon. M. FOSTER: A-t-il été tenu compte de cet escompte dans la détermination du taux réel?

L'hon. M. FIELDING: Je le pense. Je pense que c'est le taux réel net qui a été indiqué. J'ai toujours compris que le calcul avait été fait de cette manière.

M. AMES: L'honorable représentant d'Argenteuil (M. Perley), a parlé, en outre, du droit de conversion qui a été accordé relativement à quelques-uns de ces emprunts. C'est encore là une petite gratification, un encouragement spécial. Nous pouvons nous figurer les courtiers disant: M. Fielding, faites votre concession sinon nous n'accepterons pas votre emprunt au pair. Si vous examinez les quatre emprunts au sujet desquels ce privilège est accordé, vous constaterez que l'emprunt d'avril 1907 autorise le porteur à convertir $100 d'obligations de 4 p. 100, en $105 d'obligations de 3 p. 100, droit que le porteur est libre d'exercer jusqu'au 30 avril 1910. Il en est de même de l'emprunt de 1907. L'emprunt de juin 1908, est sujet au droit de conversion de $100 d'obligations de 3¾ en $106 d'obligations de 3 p. 100, et cela jusqu'au 30 septembre 1910. L'emprunt de février dernier au montant de $6,000,000, à 3¾ p. 100, est soumis au droit de conversion de $100 du 3¾, en $110 du 3 p. 100, et cela jusqu'au ou novembre 1913. Le ministre a-t-il déclaré à la Chambre ce que représentent les droits ainsi concédés? Si les souscripteurs de cet emprunt de $6,000,000, en convertissaient le montant tout entier en 3 p. 100. le ministre ne voit-il pas que le capital net de la dette se trouverait du fait augmenté de $3,000,000?

Et d'autre part, quel serait le résultat au point de vue des détenteurs d'autres obligations? Ils constatent que leurs titres ont subi artificiellement de ce fait une dépréciation de £2 ou £3. Ces titres natu-

rellement de 93 à 90, car on est à même d'acheter du 3¾ p. 100 à 99¼, et de le convertir en 3 p. 100 pratiquement à 90. Aussi voyons-nous que les porteurs de nos obligations sont mécontents, que la banque British-North-America est désappointée, et que ceux qui avaient en toute confiance acquis des valeurs du Canada sont mécontents de cette initiative du ministre. Avons-nous intérêt à faire croire au capitaliste anglais que le gouvernement canadien pourra un jour se mettre en tête de déprécier les titres dont ils sont porteurs, tout comme il vient de le faire en ce qui regarde ces anciennes obligations de 3 p. 100. En outre, le ministre se trouve désormais absolument empêché d'émettre des obligations de 3 p. 100 avant l'année 1913. Il a donc lui-même fixé son propre taux jusqu'à cette date, et nous ne saurions compter pouvoir contracter d'emprunt à l'ancien taux, tant que ce droit de conversion continuera d'exister. J'espère que lorsque le ministre retournera en Angleterre, il ne se trouvera pas dans la nécessité de faire autant de concessions, pour arriver à placer ses obligations. Il vaudrait peut-être mieux envisager la situation franchement, émettre un emprunt de 4 p. 100 au pair, et nous dire ouvertement ce que nous payons, au lieu de recourir à ce moyen détourné, qui consiste à rembourser une part considérable des sommes que nous sommes censés recevoir. On a invoqué plusieurs fois aujourd'hui le témoignage d'une autorité financière distinguée, M. E. R. Wood.

Je citerai aussi une de ses phrases; il disait, il n'y a pas longtemps:

A cette phase critique de notre expansion, j'ose dire que la réputation de nos valeurs est plus importante que la réputation de nos produits matériels, malgré la grande importance que cette dernière doit toujours avoir.

La Chambre admettra avec moi que sous ce rapport, M. Wood n'est pas loin de la vérité. Rien n'est plus important aujourd'hui pour nous que la réputation de nos valeurs, et nous ne pouvons pas permettre qu'elles soient dépréciées sur les marchés étrangers par des opérations maladroites. Il me semble qu'à l'heure présente nos valeurs ne sont pas aussi bien cotées, que nous payons un intérêt excessif sur nos emprunts et que nous sommes obligés d'offrir aux prêteurs des avantages que nous ne donnions pas autrefois et que les autres gouvernements ne donnent pas. Tout cela fait voir que nous n'avons pas aujourd'hui la même réputation sur les marchés anglais que par le passé, et si nous persistons dans la même voie, si l'honorable ministre des Finances continue à rendre visite aux "underwriters" trois ou quatre fois par année, il est à craindre que la situation ne s'améliore pas.

L'honorable député de Brantford (M. Harris) a parlé des taux sur les dépôts dans les caisses d'épargne. Sur ce sujet, je me bornerai à dire que sous le régime conservateur les déposants recevaient ½ p. 100 de plus que ce que nous payions aux prêteurs étrangers, tandis que sous le régime actuel, on propose de leur payer 1 p. 100 de moins que ce que nous aurons à payer sur nos emprunts.

Il y a une autre question, monsieur l'Orateur, qui peut être considérée comme non contentieuse et sur laquelle je désire appeler l'attention du ministre des Finances. J'ai été fort aise de l'entendre dire que nous pourrions peut-être revenir à notre ancien système d'un fonds d'amortissement pour le rachat des emprunts. Je considère que c'est très important, si nous voulons maintenir le crédit de nos valeurs à l'étranger. Il y a cent ans en 1795, un des plus grands financiers des Etats-Unis, l'honorable Alexander Hamilton, à qui on attribue la création du système financier de ce pays, disait:

La création d'une dette doit toujours être accompagné des moyens de la racheter. C'est le vrai secret de rendre le crédit public inattaquable.

Nous nous sommes écartés de cette règle. Pendant un certain nombre d'années, nous avons eu un fonds d'amortissement. Tous les ans, en vertu d'une entente avec nos prêteurs, nous étions tenus de mettre une certaine somme en réserve. A l'époque de la Confédération, la dette publique était de $75,000,000, et les sommes annuelles que nous avons versées dans le fonds d'amortissement s'élèvent aujourd'hui à près de $67,000,000, c'est-à-dire que depuis quarante ans le Canada a presque éteint la dette que nous devions à la Confédération. Telle était la méthode adoptée par nos prédécesseurs; en contractant une dette, ils jugeaient prudent de prendre des dispositions pour en assurer le paiement.

Je suis prêt à admettre qu'un fonds d'amortissement rigoureusement administré présente certains inconvénients. Les Etats-Unis en ont fait l'expérience lorsqu'ils ont voulu racheter certains emprunts contractés en 1870 et ont été obligés de donner sur quelques-uns une prime de 25 p. 100. C'est probablement pour cette raison qu'en 1885, le ministre des Finances décida de ne plus accompagner les emprunts d'un fonds d'amortissement.

Tant que la dette n'a pas augmenté dans de trop fortes proportions et tant que les emprunts ont été accompagnés d'un fonds d'amortissement, et que nous avons mis tous les ans en réserve une somme suffisante pour rembourser le capital, on n'a pu guère trouvé à redire.

Mais les anciens fonds d'amortissements prendront bientôt fin; avant longtemps l'obligation imposée par le prêteur de mettre une certaine somme en réserve tous les ans, n'existera plus. Les nouveaux emprunts contractés par le gouvernement actuel et quelques-uns contractés par le gouvernement précédent ne comportent aucune obligation de créer un fond d'amortissement, de sorte que tout en profitant des sommes accumulées dans les fonds d'amortissement par nos prédécesseurs, nous remettons à 40 ou 50 le remboursement de tout ce que nous empruntons.

Je dis que cette manière d'agir n'est ni juste, ni prudente. Voyons un peu où cela pourrait nous mener. D'après les renseignements qui nous ont été fournis au comité des comptes publics, le 31 mars dernier, il n'y avait que quatre emprunts ayant des fonds d'amortissement. Celui de 1878-1879, est arrivé à échéance le 1er novembre 1908 et a été racheté, de sorte que ce fonds d'amortissement n'existe plus. L'emprunt réduit de 4 p. 100 qui arrive à échéance le 1er janvier 1910, a déjà à son crédit dans le fonds d'amortissement $23,736,000 et je suppose que cela aussi disparaîtra le 1er janvier 1910, quand l'emprunt deviendra dû et sera remplacé par un nouveau. L'emprunt garanti de 1875, qui arrive à échéance le 1er octobre 1910, et celui de £1,700,000 qui sera exigible le 1er octobre 1913 ont à leur crédit un fonds d'amortissement d'environ $8,750,000 qui disparaîtra également le 1er octobre 1913.

Après cette date, il ne restera, pour bien dire, qu'un emprunt garanti par un fonds de remboursement, à savoir, l'emprunt de 1884 sur lequel nous payons la moitié de 1 p. 100 ou environ $121,000, par année. Le fonds de remboursement accumulé rapporte $145,000 annuellement, de sorte qu'après le 14 d'octobre 1913, nous n'aurons qu'à verser la faible somme de $266,000 pour le rachat de la dette, à moins que d'autres dispositions ne soient prises.

Je suis bien aise d'entendre le ministre des Finances déclarer qu'il se rallie à l'opinion de ceux qui pensent qu'il faut prendre dès maintenant des mesures pour amortir le capital de la dette. J'ai craint qu'il ne partageât l'erreur de ceux qui disent qu'il faut laisser la postérité payer le capital et que tout ce que nous avons à faire c'est de verser l'intérêt. J'avoue que cette erreur est trop répandue dans tout le Canada et je crains que cette doctrine ait des adeptes même au sein des communes. Il y en a trop parmi nous qui n'ont cure de ces emprunts considérables. On dit: "Laissons nos descendants payer le capital; nous verserons l'intérêt et nous jouirons des fonds; peu importe ceux qui, dans cinquante ans, auront à faire face au capital de la dette."

Je désire donner quelques raisons qui, à mon avis, doivent nous empêcher de persister dans cette attitude; ce sont probablement ces raisons qui ont déjà engagé le ministre des Finances à déclarer qu'il se propose de mettre fin aux pratiques actuelles. Je ne crois pas qu'elles rendent justice à nos devanciers ni à nos descendants. C'est tromper la confiance de ceux qui nous ont précédé dans la vie et qui ont, avec leurs économies, payé intégralement la dette qui existait lors de la Confédération. Nous ne devons pas revendiquer tous les avantages qui découlent des économies de nos devanciers, ainsi que tous les bénéfices des emprunts qui, dans cinquante ans, pèseront sur les épaules de nos descendants.

On conçoit qu'une telle conduite, si l'on n'y mettait pas fin, amènerait une catastrophe financière. Un jour, le fardeau de la dette serait trop lourd pour la nation et notre génération ne doit pas être la première à poser en principe que la deuxième génération qui nous suivra devra rembourser les fonds dont nous avons la jouissance. Nos héritiers auront à porter des fardeaux aussi lourds, toutes proportions gardées, que ceux qui pèsent sur nos propres épaules.

N'épuisons pas de nos jours tous les moyens d'assurer le progrès du pays. Des entreprises qui nous semblent colossales paraîtront insignifiantes à nos descendants dans cinquante ans. Ceux-ci auront leurs fardeaux à porter, leurs canaux à creuser, les voies transcontinentales à établir, leurs retranchements à construire et, peut-être, des armées de terre et de mer, auxquelles nous n'avons jamais songé à créer. Aussi, faut-il leur laisser une certaine liberté de décider, lorsque le temps viendra, de quelle manière ils emploieront les capitaux qu'ils seront tenus de rembourser. Nous ne devons pas leur laisser des dettes de plusieurs centaines de millions de dollars à payer. Plusieurs des ouvrages que nous construisons aujourd'hui tomberont en ruines avant l'échéance de nos obligations.

Que penserions-nous des constructeurs du canal Rideau, s'ils avaient rejeté toute la dette sur nos épaules sans nous léguer le moindre fonds de remboursement? Le canal Rideau a vu ses beaux jours; il ne fait plus partie de nos voies de transport et il n'en fera probablement jamais partie à l'avenir; pourtant, il a coûté une forte somme d'argent. Lorsqu'on l'a creusé on a cru rendre un service important au pays, et si la génération d'alors s'était dit: que nos descendants le paient dans cinquante ans, nous aurions été obligés de supporter le coût d'une entreprise qui ne nous est d'aucune utilité, pour ainsi dire. Ces $67,000,000 qu'on a tirés du fonds d'amortissement depuis 1867 suffiraient à payer presque tout le coût de notre système de canaux, de l'Intercolonial et de tous les ouvrages qui nous ont été légués lors de la Confédération. Par conséquent, il me sem-

ble que chaque génération doit supporter sa part des dépenses imputables sur le capital.

Il en serait autrement si nous étions incapables de la payer, si nous traversions une ère où nous serions forcés d'économiser au point de ne pouvoir rien mettre en réserve pour l'avenir. Nous aurions bientôt un revenu annuel de $100,000,000—si ce n'est pas l'an prochain, ce sera bientôt—et nous devrions mettre en réserve, de bon gré, une certaine somme, chaque année, pour l'employer un jour au rabat de notre dette.

Je ferai une proposition au ministre des Finances qui, comme toujours, la prendra en bonne part, inspiré peut être par le discours récent du représentant de Brantford (M. Harris) qui ne reconnait pas toujours à l'opposition le mérite qui lui revient à cause de ses conseils pratiques. A l'heure qu'il est, le chiffre de notre dette nette est d'environ $300,000,000. D'après les calculs faits hier, elle s'élèverait à $324,000,00. Que le ministre des Finances trouve quelle somme il faudrait mettre de côté chaque année pendant quarante ans pour éteindre cette dette; puis convenons de réserver cette somme tous les ans à titre de fonds d'amortissement volontaire. C'est à peu près ce que fait l'Angleterre. A l'heure qu'il est, il y a là-bas deux fonds d'amortissement, ainsi que le ministre le sait; cependant, règle générale, on met de côté de plein gré £28,000,000, par année pour un nouveau fonds d'amortissement. C'est une obligation que le parlement anglais s'est imposé, et non un engagement pris envers les bailleurs de fonds. On met de côté £28,000,000, par année, pour les faire servir au rachat de la dette nationale.

Que le ministre fasse un calcul à la manière des actuaires et il constatera que, si nous mettions $4,000,000 de côté, cette année et les années suivantes, le montant accumulé au bout de quarante ans éteindrait notre dette nette d'aujourd'hui. Cela mettrait nos héritiers exactement sur le même pied sur lequel les fondateurs de la Confédération nous ont placés, et nous leur devons d'agir à l'égard de la postérité comme nos devanciers ont agi envers nous. Ou bien, si mon honorable ami ne s'occupe que de la dette consolidée, qui s'élève à $250,000,000, et s'il met de côté, chaque année, $3,350,000, cette somme nous libérera en quarante ans. je soumets cette proposition aux réflexions du ministre des Finances. Elle n'offre pas les inconvénients qui découlent parfois de la création d'un fonds de remboursement automatique, ainsi que l'a démontré l'expérience des Etats-Unis de 1870 à 1907.

J'avoue que nous devons parfois emprunter pour l'exécution d'entreprises importantes. Je ne suis pas du nombre de ceux qui pensent que le Canada ne doit jamais dépenser plus que son revenu, ni rien entreprendre à moins de pouvoir faire face à la dépense avec le revenu ordinair ede l'exercice. Loin de là. Il est de grandes entreprises publiques que nous ne pouvons exécuter qu'au moyen d'emprunts dont le fardeau est réparti sur plusieurs années; à fur et à mesure que nous acquerrons des forces, nous pourrons supporter plus facilement le poids de ces obligations. Mais, s'il m'était permis de suggérer un mode de répartition du revenu annuel, voici ce que je proposerais: Que mon honorable ami mette de côté, d'abord, la somme requise pour les dépenses à compte du fonds consolidé; puis, la somme nécessaire pour solder les dépenses imputables sur le capital, autre que celles qui ont trait à de grandes entreprises publiques; ensuite, les subventions aux chemins de fer, les primes et le reste—peu importe qu'il les impute sur le capital ou sur le revenu, il faut les prendre sur les recettes ordinaires; enfin, qu'il établisse ce nouveau fonds d'amortissement, qui grèvera annuellement notre budget d'environ $4,000,000, ou peut-être de $3,500,000. Le total de ces quatre sommes ne devra pas excéder le revenu de l'exercice.

Puis, s'il juge nécessaire d'emprunter dix quinze ou vingt milions de dollars pour une grande entreprise nationale, telle que le Transcontinental, nul membre de la gauche ne lui adressera de reproches graves. Mais, lorsque nous empruntons, calculons que nous devrons rembourser. Lorsque nous créons une dette, soyons décidés à en payer un jour le capital. Le ministre sait fort bien, que cette pratique, si elle était mise en vigueur, ferait du bien au crédit national qui pourrait être meilleur, il doit l'admettre; or, il y a lieu de faire tout ce qui contribuera à améliorer notre crédit. S'il mettait de côté, chaque année, trois ou quatre millions de dollars dans le dessein d'amortir la dette, il pourrait se rendre sur la place de Londres et racheter nos obligations à des conditions avantageuses. Lorsque le cours de nos effets publics baisse, rachetons-les. Les demandes incessantes de valeur canadiennes seraient une preuve de la confiance qu'elles nous inspirent et contribueraient à en rehausser le prix sur les marchés monétaires. Plus leur cours montera, plus nous pourrons emprunter à bon marché et plus les bailleurs de fonds seront contents. Nous ne saurions faire de meilleurs placements que d'employer ainsi chaque année, trois ou quatre millions de dollars en vue d'améliorer nos garanties canadiennes et de faire mousser notre crédit aux yeux des capitalistes. Cela est peut-être impossible à l'heure qu'il est, mais dès qu'il aura mené à bonne fin l'œuvre importante qu'il a entreprise, le ministre des Finances devrait se préparer à convertir notre dette entière, et le seul moyen d'assurer la réussite de ce projet, ce serait de ne rien épargner pour convain-

cre d'avance les capitalistes de notre intention d'éteindre nos dettes.

Il est inutile de dire quels heureux résultats en découleraient pour nos législatures provinciales, nos conseils municipaux et le public car, en somme la population canadienne fait face à ses obligations et paye ses dettes; elle ne veut pas faire usage des fonds d'autrui sans les rembourser. La brave population canadienne s'attend à rembourser intégralement les fonds qu'elle emprunte, et notre Gouvernement devrait en faire autant et faire connaître les intentions à l'univers.

En terminant, je dois dire que je ne vois pas en noir l'avenir réservé à ce pays. Nous serons à la hauteur des temps difficiles que nous traversons actuellement et nous continuerons à marcher dans la voie du progrès où nous nous sommes engagés. Je désire que le crédit national brille du plus vif éclat. Pour cela, il faut que nous suivions la route que j'ai indiquée; voilà pourquoi, membre de la gauche et critique avoué du ministère, je me suis permis de parler aussi longtemps et d'établir la thèse que j'ai exposée à la Chambre.

Voici, en résumé, ce que j'ai voulu démontrer. Le ministère mérite des reproches parce qu'il a manqué de prévoyance et qu'il ne s'est pas assez préparé à l'exécution de cette entreprise du chemin de fer Transcontinental. Il n'aurait pas dû laisser épuiser le crédit du Canada, faute de s'être préparé à faire face aux lourdes dépenses qu'il savait avoir à faire avant peu. Je blâme aussi le ministère parce qu'il n'a pas ralenti sa marche en 1908-1909. Le ministre des Finances savait parfaitement que le revenu baissait, qu'il ne dépasserait pas $85,000,000; néanmoins il a persisté à demander à la Chambre d'adopter un budget qui a permis de dépenser $130,000,000.

Ces économies qu'il nous promet maintenant auraient dû être inaugurées il y a un an. C'est très bien de commencer aujourd'hui, mais que ne commençait-il il y a un an? A mon avis, plus le Gouvernement tardera d'adopter une méthode de réduction du montant capital de notre dette, plus le crédit du Canada en souffrira. J'espère donc qu'on fera bientôt quelque chose dans le sens que j'ai indiqué. Le temps de l'économie est arrivé pour ce qui concerne nos dépenses.

De plus le Canada devrait déclarer qu'il est du nombre des nations qui paient leurs dettes et donner à cette déclaration l'autorité statutaire.

M. MICHAEL CLARK (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, j'approuve sans réserve l'avis qu'a donné au ministre des Finances, dans la dernière partie de son discours, l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames). Je crois que mon honorable ami le ministre des Finances sait très bien que la méthode d'extinction graduelle et automatique de la dette publique au moyen d'un fonds d'amortissement a été en usage en Angleterre depuis plusieurs années. Je suis convaincu que l'honorable ministre donnera sa plus sérieuse attention aux avis de l'honorable député de Saint-Antoine à ce propos.

Dans la majeure partie d'un long discours, l'honorable député (M. Ames) s'est appliqué à appeler l'attention du pays sur la gravité de deux questions. La première est l'état qu'il a présenté de l'énorme augmentation des dépenses annuelles au Canada. Quand je considère que notre pays est jeune et grandissant, qu'il est prospère et progresse avec une rapidité que personne ne peut mesurer, je ne puis m'alarmer au même degré que mon honorable ami de cette augmentation de la dépense. Je me rappelle qu'à une certaine époque M. Bright s'alarmait du fait que les dépenses de l'Angleterre s'élevaient à £70,000,000. Elles ont depuis longtemps dépassé £100,000,000, et pourtant le " Titan épuisé " n'en est pas encore arrivé à la ruine, comme voudraient nous le faire croire certains membres de cette Chambre.

L'on n'avait pas à craindre de grande augmentation de la dépense avant 1896, pour la simple raison que les gouvernements, comme les individus, doivent proportionner leurs dépenses au revenu que rapporte leur politique, et je ne crois pas que même les plus chauds amis du parti conservateur dans ce pays osent dire que sa politique, lorsqu'il avait les rênes du pouvoir, était de nature à lui assurer un revenu proportionné à de grandes dépenses. De fait, nous ne dépensons que ce que nous recevons. D'où nous vient notre revenu? De l'augmentation de notre commerce. Nous pouvons aujourd'hui dépenser de fortes sommes au Canada à cause de la merveilleuse et toujours grandissante prospérité de notre commerce. Me plaçant à ce point de vue, je vois dans l'augmentation de la dépense une preuve de l'immense prospérité du pays et de ses rapides progrès, ainsi que de la sagesse de l'administration actuelle.

Mon honorable ami le député de Saint-Antoine a parlé du crédit du Canada. J'ai l'habitude d'observer, de semaine en semaine, la cote des valeurs canadiennes à Londres et de faire la comparaison avec les valeurs d'autres parties de l'empire britannique qui portent le même intérêt, et cette comparaison me prouve invariablement que le crédit canadien est ferme et sain. Voici un point que je désire soumettre à mon honorable ami. Après tout, la réponse à la question suivante nous permettra de juger de notre crédit: Quelle foi avons-nous en notre pays? L'honorable

député a dit que les Canadiens sont un peuple qui tient à payer ses dettes. Quelque soit notre passif, notre actif, bien administré est amplement suffisant pour y faire face. Je n'ai qu'à établir ce fait pour répondre à mon honorable ami.

Maintenant, à titre de député de l'Ouest, je dois dire que si nous tenons compte de la diminution du revenu des derniers mois, si nous tenons compte des causes évidentes de cette diminution, nous devons avouer que notre budget est très satisfaisant.

Je dis que les causes de cette diminution du revenu sont évidentes. Voici ce qui frappera l'esprit de tout homme qui a observé ce qui s'est passé au Canada depuis deux ans. Conservateurs comme libéraux savent également bien que la récolte a manqué presque complètement dans de vastes régions de l'Ouest canadien. Celui qui voudrait exporter une récolte que la Providence n'a pas permis à la température de laisser mûrir est loin d'être raisonnable. A part l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), je ne crois pas qu'un seul membre de cette Chambre puisse croire que cet état de choses soit dû à la faiblesse et à la mauvaise administration du gouvernement Laurier.

L'on nous dit dans l'Ouest qu'il n'y a pas de différence entre les deux partis sur la question du tarif. J'affirme que si c'était là un fait reconnu par la population de l'Ouest canadien il influerait sérieusement sur le sort de l'administration de ce pays, car dans l'Ouest la question du tarif occupe une large place dans l'esprit des électeurs et a une grande portée sur la prospérité du pays. Mais je ne crois pas qu'après due considération l'on puisse accepter cette assertion. Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre je me suis appliqué à découvrir chez les députés conservateurs des indices qu'ils favorisent une réduction du tarif. J'ai suivi, l'autre jour, le débat sur le tarif—ou au moins à partie de ce débat, car je n'ai pu malheureusement revenir, après la vacances, que quelques heures après l'ouverture du débat—et je dois dire que je n'ai pu observer chez les députés conservateurs la moindre tendance vers une réduction des droits.

Une autre assertion fréquente des conservateurs dans leurs campagnes politiques dans l'Ouest est que dans ce qui est connu sous le nom de tarif Foster la réduction a été aussi considérable, en autant que le tarif général est concerné, que celle faite par le gouvernement actuel. Je dois avouer qu'en ce qui concerne le tarif général, il y a de nombreuses preuves à l'appui de cette assertion, et je crois qu'il faut donner au parti conservateur comme au parti libéral la juste part de mérite qui lui revient pour la grande prospérité dont a joui le Canada pendant les douze dernières années.

M. CAMPBELL: Très bien!

M. MICHAEL CLARK: Mon honorable ami (M. Campbell) dit: "Ecoutez, écoutez". J'ignore s'il comprend qu'en applaudissant à cette assertion il appuie le principe qu'un tarif moins élevé contribuerait à la prospérité du pays. S'il le comprend, je suis heureux de constater que parmi les membres de l'opposition il y a au moins quelques esprits dans lesquelles la lumière des vrais principes du tarif commence à s'infiltrer. Je crois que c'est dans ce que nous appelons le tarif de faveur anglais que la politique douanière du parti libéral diffère entièrement de celle du parti conservateur. C'est là le point saillant de la politique de ce gouvernement et la postérité saura le reconnaître comme le plus beau titre de gloire de la présente administration. C'est là ce qui, dans sa politique, à donné l'impulsion à ce que je qualifie de sain impérialisme, ce qui milite dans les meilleurs intérêts de l'empire britannique. C'est aussi une politique prévoyante qui, en ouvrant à nos produits agricoles le plus riche marché du monde, assure le développement du Canada qui aura un excédent de ces produits toujours de plus en plus considérable.

Je désire féliciter le ministre des Finances non seulement de ce qu'il a fait dans la commission du tarif, mais aussi de ce qu'il a empêché les autres de faire. C'est là un tribut qui lui est dû. J'ai suivi avec la plus grande attention les délibérations de la commission du tarif, il y a deux ou trois ans, j'ai lu les dispositions qui ont été faites devant elle, j'ai vu les assauts auxquels, de toutes les parties du Canada, le ministre des Finances a constamment été en butte, et je l'ai trouvé aussi bien renseigné sur les diverses industries et manufactures que les manufacturiers eux-mêmes, et souvent mieux que ceux-ci. A titre de représentant des cultivateurs de l'Ouest, je l'honore et le remercie pour la ferme résistance qu'il a opposée à toute demande d'augmentation du tarif, pour la sûreté avec laquelle il a tenu le parti libéral dans le sentier qu'il doit suivre tant qu'il prétendra être libéral, c'est-à-dire dans la voie qui conduit à une plus grande liberté de commerce, voie dont il n'a jamais dévié. Je regrette que mon honorable ami de Toronto-nord ait quitté son siège.

Sir WILFRID LAURIER: Disons qu'il est six heures.

M. MICHAEL CLARK propose le renvoi de la suite du débat.

La motion est adoptée.

La séance est levée à cinq heures et cinquante minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 22 avril 1909.

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

DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

M. J. CONMEE (Rainy-River) demande à déposer un projet de loi (n° 150) à l'effet de modifier la loi concernant la protection des eaux navigables.

—Lors de la discussion en deuxième délibération du bill constituant la compagnie Ontario & Michigan Power, l'autre jour, le leader de la Chambre a exprimé l'opinion qu'une législature provinciale n'aurait pas juridiction pour donner à une compagnie les pouvoirs que celle-ci demande. L'honorable chef de l'opposition exprima qu'une législature provinciale pouvait constituer telle compagnie, et sans avoir peut-être le droit de lui donner les pouvoirs nécessaires pour remplir son but, pouvoirs qu'elle pourrait obtenir en faisant une demande subordonnée au chapitre 115. Je ne prétends pas décider laquelle de ces deux opinions est juste; il ne m'est pas nécessaire de le savoir pour l'objet que j'ai en vue. Autant que je sache, autant que je puisse interpréter la loi, et autant que j'ai pu me renseigner auprès des membres du barreau avec lesquels j'ai discuté la question, il est pour le moins douteux qu'une compagnie constituée autrement que par autorité du Parlement du Canada puisse obtenir en vertu du chapitre 115, les pouvoirs de construire des ouvrages d'aucune sorte dans les rivières navigables. Le paragraphe "a" de l'article 2 de cette loi détermine les travaux qui peuvent être ainsi approuvés dans cette partie, à moins de conventions contraires:

Ouvrage signifie et comprend tout pont, estacade, barrage, aboiteau, quai, dock, jetée, pilier ou autre construction, et leurs approches ou avenues, et autres travaux nécessaires ou s'y rattachant.

Dans l'article 3 de cette loi nous trouvons les mots suivants:

A l'exception, des positions de la présente partie qui ont trait à la réfection ou à la réparation de tout auvrage légalement construit, rien de contenu en la présente partie, ne s'applique à un ouvrage construit sous l'autorité d'une loi du Parlement du Canada, ou de la législature de la ci-devant province du Canada, ou de la législature de quelqu'une des provinces faisant actuellement partie du Canada, passée avant que cette province en soit devenue partie.

Ce paragraphe paraît soustraire à l'application du paragraphe "a", chapitre 115, "tout ouvrage autorisé par le Parlement du Canada". Je suppose que cela ne veut pas dire que le Parlement du Canada n'a pas le droit d'adopter une loi spéciale autorisant tel ouvrage, mais ce sont les mots mêmes de l'article, quelque interprétation que nous puissions leur donner.

b) "Tout ouvrage construit, sans autorité de la législature de la ci-devant province du Canada ou tout ouvrage autorisé par la législature de quelqu'une des provinces faisant actuellement partie du Canada, avant que cette province en soit devenue partie.

Je crois que cela veut dire réfection ou réparation de tous travaux existants. Je suppose que ces travaux peuvent être refaits ou réparés en vertu du chapitre 115. Cet article est bien connu et conséquemment je ne prendrai pas le temps de le lire. Mais le paragraphe 7 de la première partie, qui est la question en discussion dit:

L'autorité locale, la compagnie ou la personne qui se propose d'établir, dans des eaux navigables, quelque ouvrage pour lequel il n'existe d'ailleurs aucune autorisation suffisante, peuvent remettre les plans, avec la description de l'emplacement choisi, au ministère des Travaux publics et en remettre un double au bureau du régistrateur du district, du comté ou de la province, où l'on se propose de construire cet ouvrage et peuvent en demaner l'approbation au Gouverneur en conseil.

Le paragraphe suivant donne les conditions à observer pour donner les avis publics. Je prétends que cet article ne fait que mentionner les travaux prévus au paragraphe "a" du chapitre 115 et que les travaux qui peuvent être exécutés en vertu de cette loi sont ceux que j'ai mentionnés savoir, tout pont, barrage, quai, dock, piliers ou autres constructions ou leurs approches. A part ces travaux pour l'exploitation d'une chute, la loi ne donne aucun pouvoir au ministre des Travaux publics ou au Gouverneur en conseil d'autoriser d'autres travaux tels que ceux établis pour détourner des eaux navigables. Je puis dire qu'une difficulté a surgi en rapport avec les travaux que l'on se propose de construire sur la Rivière à la Pluie à Fort-Francis. La compagnie avait obtenu de la province d'Ontario des lettres patentes l'autorisant à faire certains travaux de développement sur la rivière subordonnément à une entente intervenue entre elle et le gouvernement de la province. La compagnie est venue à Ottawa pour faire approuver ses plans, mais le département des Travaux publics n'a pas voulu les approuver parce qu'il n'avait pas l'autorité légale requise. L'article 1 de la loi dit au sujet du pouvoir de réfection que tels travaux seront permis, et les conditions qui constituent des travaux permis par la loi sont définis comme suit dans le chapitre 115:

"Ouvrage légalement construit" signifie et comprend tout ouvrage non contraire à la loi

en vigueur à l'endroit et à l'époque de cette construction.

On a prétendu que la compagnie n'était pas légalement autorisée à faire ces travaux, et conséquemment ne pouvait pas faire approuver ses plans. Ce fut, je suppose l'une des raisons qui engagèrent la compagnie à demander ce bill au Parlement en 1895. Cette loi qui lui fut accordée, dit que la compagnie avant de commencer les travaux devra soumettre ses plans à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Pendant que le bill était devant la Chambre une difficulté s'éleva entre la municipalité de Fort-Francis et la compagnie, et la municipalité protesta contre l'exécution des travaux.

On paraissait contester un accord intervenu entre la compagnie et le gouvernement provincial—il existe, dit-on, deux conventions dintinctes—une première convention avait été passée le 17 mars 1904, mais il paraîtrait que l'on en fit une autre, le 9 octobre 1905, hors la connaissance de la municipalité, du moins c'est ce que celle-ci prétend. La municipalité s'opposait à la ratification des plans, mais la compagnie obtint du parlement fédéral une loi l'autorisant à les faire ratifier. Je les ai fait ratifier par décret du conseil et je veux faire remarquer qu'il est nécessaire d'apporter un amendement au statut, premièrement pour déterminer la nature des travaux visés dans les décrets du conseil qui peuvent être exécutés en vertu du chapitre 115.

Je n'approuve guère qu'on légifère par décret du conseil. Je ne crois pas que ce soit la meilleure méthode, et je crois que la question soulevée par cette mesure est suffisamment importante pour exiger une loi générale qui protégerait mieux les intérêts du public. Je ne veux pas prendre le temps de la Chambre pour expliquer la situation, qui cause une grave injustice à Fort-Farncis. L'entente entre la compagnie et la municipalité de Fort-Francis porte la date du 7 février 1904. L'autre entente devait être légalisée par la loi que la compagnie demandait au parlement fédéral et qui lui fut refusée. La loi, telle qu'on la trouve dans nos statuts, ne fait aucune mention de la prétendue convention passée le 19 février 1905. Elle a été refusée à cause du compromis. Les avocats de la municipalité et de la compagnie sont venus à la conclusion qu'il fallait une loi, mais ne voulaient pas qu'elle validât l'entente en dispute, parce que la ville avait appris qu'elle pouvait la faire rejeter par les tribunaux. Chose étrange cette entente a été insérée dans le décret du conseil ratifiant les plans. Je ne prétends pas dire quel en sera l'effet légal, mais la loi en question—j'ai eu occasion d'en parler il y a quelques jours—avait été annulée, autant que le pouvait faire la législature provinciale. La législature avait adopté une autre loi déclarant que la compagnie n'était pas obligée de respecter les conditions contenues dans la loi fédérale. Lorsque le département de la Justice fut appelé à dire si cette loi devait être sanctionnée ou non—je ne prendrai pas la peine de lire le rapport parce qu'il est très long—sa décision fut que la loi était sujette à caution, qu'elle dépassait la juridiction de la législature provinciale, mais—malheureusement, à mon avis—le rapport ne recommandait pas le rejet de la loi et laissait la question à la décision des cours.

Voici des citoyens qui, je l'affirme de science certaine, se sont imposé une dépense de plusieurs milliers de dollars pour essayer de défendre une chute d'eau naturelle, la précieuse force hydraulique qui se trouve au sein de leur ville; puis, en fin de compte, après avoir employé les services du meilleur conseil, de l'avocat le plus habile qu'il leur a été possible de trouver au pays, après avoir fait toutes les démarches voulues pour protéger ces intérêts, voilà qu'on les renvoie aux tribunaux, afin qu'ils se prononcent sur ces droits. A mon avis, il devrait exister un moyen plus facile de déterminer cet intérêt; dans plusieurs circonstances, la méthode actuelle ne fonctionne pas aussi facilement qu'elle le devrait faire. Entre autres raisons alléguées par le ministère, dans les circonstances actuelles, pour ne pas ratifier les plans de la compagnie, on prétend qu'elle demande un pouvoir qui ne figure pas parmi les pouvoirs énumérés dans la loi fédérale, autrefois chapitre 92, maintenant chapitre 115, et qu'elle demande le détournement d'un cours d'eau navigable. On a consulté le ministère de la Justice à cet égard, à l'époque en question—il s'agit ici de la demande formulée antérieurement à l'adoption de la loi par cette Chambre en 1905—et si je ne me trompe, le ministère de la Justice a fait observer que la loi ne visait pas ce genre de travaux, et qu'il n'existait pas de pouvoir tendant à ratifier les plans dans cette mesure, à moins que les intéressés n'y fussent autorisés par le parlement fédéral. Ainsi, voici la situation: d'après la teneur de la loi actuelle, si on se range à l'avis exprimé ici, nul pouvoir législatif provincial ne saurait légiférer au sujet de la construction de travaux de ce genre construits dans ou sur des cours d'eau navigables et si la pratique en question est légitime, il est également vrai que le gouvernement fédéral, aux termes de la loi actuelle, ne saurait ou au moins ne devrait pas, en vue des dispositions expresses du statut, ratifier les plans se rattachant à des travaux de ce genre. Je n'oserais pas

affirmer qu'on n'ait pas ratifié jusqu'ici des projets de cette nature. Je le sais, on a établi des usines au Sault Sainte-Marie sans ratification des plans, en se basant sur la supposition que la législature provinciale avait juridiction et que cette ratification n'était pas nécessaire.

Plus tard, quand il fut question de ses valeurs négociables, la compagnie constata que pour leur donner la stabilité nécessaire, il lui fallait l'autorisation législative pour ces travaux et elle s'adressa au gouvernement fédéral, afin d'obtenir ce pouvoir. Mais si je ne me trompe, elle ne l'obtint pas et cela, parce que à cette époque, la loi ne contenait pas de dispositions autorisant le ministère à ratifier les travaux déjà construits. D'après le texte du statut, il s'agit de "travaux dont la construction est projetée"—et non pas d'ouvrages construits. Si je ne me trompe, la compagnie, pour se tirer d'embarras, devra obtenir l'autorisation voulue du parlement fédéral, si elle ne l'a pas déjà obtenue. La même situation existe relativement à la rivière Kaministiquia, près de Fort-William et Port-Arthur. On a construit des travaux à cet endroit sans soumettre les plans à l'administration fédérale.

On a construit des barrages et on a détourné les eaux d'une rivière navigable, et cela sans autorisation quelconque. Je pourrais développer davantage la question et prouver que la protection de la vie humaine et de la propriété est en jeu dans cette opération. Citons, comme exemple, ce qui est arrivé à la rivière Current, près de Port-Arthur. On y a développé une force hydraulique, on y a construit des barrages-réservoirs qui retiendront de puissantes masses d'eau. Malheureusement, un de ces barrages se rompit et les torrents emportèrent les différents ouvrages, y compris les ponts de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en cette ville. On le sait, il en résulta de grandes pertes de propriétés et plusieurs accidents mortels, et pourtant, ces travaux ne sont encore qu'à leur début au pays. Le même danger menace les populations que j'ai l'honneur de représenter ici, et les travaux qu'on veut faire à Fort-Francis devraient être soumis à l'examen avant de les exécuter. Je soumets donc ce bill dans le but de remédier à cette difficulté. Le bill n'est qu'à titre d'essai, mais le Gouvernement, j'espère, se rendra compte de l'importance de la question et saisira la Chambre de la législation voulue pour protéger l'intérêt public plus efficacement que ne le fait la loi dans sa teneur actuelle. J'ajoute que je vois figurer au feuilleton un projet de loi présenté par le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'hon. M. Brodeur); j'ignore l'étendue de ce projet, mais, je l'espère, il s'oriente vers le même objectif que celui-ci.

Je n'ai pas la certitude que ce bill puisse atteindre la deuxième délibération et voilà pourquoi je me suis hâté de présenter mes observations à cette étape du débat. En terminant ces observations, je dois dire que je n'ai pas l'intention d'insister sur l'adoption de ce bill qui n'est présenté qu'à titre d'essai, et il serait possible sans doute de le rédiger de façon à ce qu'il puisse parer à tous les dangers que j'ai signalés.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE LA COUR D'ECHIQUIER.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à présenter un bill (n° 151) tendant à modifier la loi de la cour d'échiquier.

—Ce projet de loi se compose d'un article tendant à décréter que la couronne, à son gré, relativement à toute action qui a été instruite devant la cour d'échiquier, peut interjeter appel non pas nécessairement à la cour suprême, mais si elle le préfère, à la cour d'appel, de dernière instance, dans la province. Quelquefois, bien que la somme en question soit relativement minime, il arrive qu'il se développe d'importantes questions de droit au sujet desquelles la couronne désirerait interjeter appel de la décision rendue par le juge de la cour d'échiquier. Mais les frais dont pareil appel grèverait le requérant heureux, si cet appel est interjeté à la cour suprême, sont si onéreux qu'on éprouve beaucoup de répugnance à conseiller à la couronne d'exercer son droit. Sans doute, une mesure législative de ce genre obvierait à cet embarras et offrirait à la couronne une utile alternative, en matière de droit d'appel, si on conseillait la couronne en ce sens. Il figure au feuilleton un autre projet de loi qui doit subir sa deuxième délibération; il tend à apporter une modification au même statut relativement à la situation du registraire de la cour et l'on pourrait étudier utilement les deux bills simultanément.

M. LANCASTER: Le ministre affirme-t-il que le droit d'appel serait le privilège exclusif de la couronne ou bien le requérant jouit-il du même droit?

L'hon. M. AYLESWORTH: Le bill ne confère ce droit qu'à la couronne.

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

QUESTIONS.

CAPITAINES AU SERVICE DU MINISTERE DE LA MARINE.

M. LACHANCE (par M. Proulx) demande:

1. A quelle date et en quelle qualité le capitaine Théophile Roy dit Desjardins est-il

entré au service du département de la Marine à bord de l' " Aberdeen "?

2. Quand a-t-il quitté ce service, et pour quelle cause, et sur le rapport ou l'ordre de qui?

3. A-t-il été en service sur le brise-glace " Montcalm "? Quand? Combien de temps et en quelle qualité?

4. Pour quelle cause et sur l'ordre de qui a-t-il quitté son service sur le " Montcalm "?

5. A-t-il été appelé à la charge de troisième officier ou de maître d'équipage sur le " Séguin "? Par qui et sur le rapport ou la proposition de qui a-t-il été appelé? Quand?

6. A-t-il été en service sur le " Séguin " ? Combien de temps?

7. Un nommé Hoffman a-t-il été employé sur le " Séguin " en 1905? Combien de temps? Par qui a-t-il été nommé et sur la demande ou rapport de qui a-t-il été nommé?

8. Le capitaine Desjardins a-t-il été appelé à la charge de 1er officier ou de 2ème officier ou à toute autre charge sur les steamers " Champlain " et la " Canadienne " en 1907 et en 1908? A quelle date? Par qui? Sur la demande et le rapport de qui a-t-il été ainsi appelé? A-t-il exercé ces fonctions; si non, pour quelles raisons?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Il est entré au service à titre de 3e officier à bord de l'"Aberdeen", en juin, 1901.

2. En octobre 1905, le ministère s'est dispensé de ses services, en se basant sur le rapport officiel de l'agent du ministère à Québec, déclarant que les habitudes et les services de cet employé ne donnaient pas satisfaction. A cette époque, Desjardins était suspendu.

3. Il avait été employé à titre de 3e officier sur le "Montcalm" antérieurement à 1905, pendant une courte période de temps.

4. Le "Montcalm" était au chantier, pour y subir des réfections.

5. et 6. Il n'y a aucun document dans le département qui indique que cet individu ait été au service sur le "Séguin."

7. Il n'y a aucun document au département où il soit question des services rendus par Hoffman sur le "Séguin".

8. Il n'existe au ministère aucun document indiquant que P. Desjardins ait été attaché au service de ces vaisseaux, durant ces périodes de temps.

GROUPE D'EXPLORATEURS A LA BAIE DE JAMES.

M. AMES demande :

1. En 1908, le Gouvernement a-t-il eu l'intention d'envoyer par eau, à la baie de James et au Labrador un groupe d'explorateurs, y compris le docteur Bell?

2. Dans l'affirmative, ce projet a-t-il été abandonné? Dans l'affirmative, quelle en est la raison?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur) : La réponse dans les deux cas est négative.

PREPOSES DES PECHERIES EN NOUVELLE-ECOSSE.

M. JAMESON demande :

1. Le Gouvernement a-t-il pris en considération la nomination de préposés des pêcheries pour l'application des lois de pêche à Port-Joli (N.-E.), et au voisinage?

2. Quel est le préposé des pêcheries le plus rapproché de Port-Joli ayant juridiction pour appliquer ces lois?

3. Se trouve-t-il un préposé des pêcheries à Lower-West-Sable-River, à Little-Harbour et à East-Ragged-Island, dans le comté de Shelburne?

4. A quelle distance des deux autres, chacune de ces trois localités est-elle située?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. A. C. Robertson, inspecteur des pêcheries à Barrington-Passage, et J. L. Bain, surveillant des pêcheries, à Liverpool.

3. Oui, il y a un garde-pêche, dans chaque localité.

4. Le département ne saurait préciser les distances, à cause des indentures du littoral.

MINISTERE DES POSTES.—GEORGE CARSON.

M. GEO. TAYLOR demande :

1. M. George Carson est-il employé au département des Postes?

2. Dans l'affirmative, pendant combien de temps a-t-il été absent du département en 1906, 1907, 1908 et 1909, respectivement?

3. Au cours de ces absences, à quelles besognes du département était-il employé?

4. Quels montants lui a-t-on payés chacune desdites années?

5. Qui fait son travail, quand il est absent?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Non.

2. Du 25 août 1906 au 31 décembre 1908 : c'est à cette dernière date que sa démission a été acceptée.

3. Pas occupé à des travaux du département.

4. En 1906 .. .. $590 44.
1907 .. .. Rien.
1908 .. .. $712 44.

5. M. T. A. Godfrey a fait son travail pendant son absence.

CONSEIL DE CONCILIATION DE L'INTERCOLONIAL.

M. TAYLOR demande:

1. Quelle a été la décision rendue par le conseil de conciliation, en septembre 1908, en rapport avec le différend entre les commis de l'Intercolonial et l'administration du chemin de fer intercolonial?

2. M. M. J. Butler, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, a-t-il, le 10 octobre 1908, écrit à M. F. A. Ackland, sous-ministre intérimaire du Travail, en ces termes:—

"J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre datée du 6 du mois courant, et dois vous informer que le département est disposé et consent à accepter la décision rendue par le comité de conciliation, de médiation et d'enquête"?

3. Le Gouvernement ou le département des Chemins de fer a-t-il, jusqu'à ce jour, pris des mesures conformes à la décision rendue?

4. Si la chose n'a pas été faite, quelle est la cause du délai?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. La décision dont le texte a été déposé sur le bureau de la Chambre, il y a quelque temps, est trop volumineuse pour former une réponse à une question, mais une copie de cette décision est annexée à la présente réponse.

2. Oui.

3. Le rapport comprenait la réorganisation et la classification des employés et le renvoi d'environ 90 p. 100 d'entre eux. Des efforts ont été faits en vue d'obtenir des renseignements qui permettront de mettre à exécution la décision dans tous ses détails, pour les meilleurs intérêts du service, avec aussi peu de friction que possible. Il faut nécessairement un certain délai pour préparer un projet satisfaisant.

4. Répondu au n° 3.

Dossier n° 9982—24.

Département du Travail du Canada.
Ottawa, 6 octobre 1908.

Monsieur J. Butler,
Sous-ministre des Chemins
de fer et des Canaux, Ottawa.

Monsieur,—Au sujet de la loi concernant la conciliation et le travail, S. R. C., 1906, chap. 96, au sujet de certains différends entre le chemin de fer intercolonial du Canada et The Station Freight Clerks Union, branches n° 1 et 2 d'Halifax et de Saint-Jean:

J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli pour l'information de la partie employeuse, une copie certifiée de la décision du comité de conciliation, de médiation et d'enquête formé à cet effet et j'ai reçu instruction de vous prier de vouloir bien déclarer au nom de l'employeur si la décision en question sera acceptable à la partie susmentionnée et sera prise comme une base d'arrangement pour les différends qui ont été soumis au comité.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

(Signé): F. A. ACKLAND,
Sous-ministre des Chemins

Dossier n° 9982.

RAPPORT DU COMITE DE CONCILIATION.

L'honorable Rodolphe Lemieux,
Ministre du Travail,
Ottawa (Ontario).

Dans l'affaire de la loi de conciliation et du travail, S. R. C. 1906, ch. 96, et dans l'affaire de certains différends entre l'Intercolonial Railway du Canada et "the Station Freight Clerks' Union, branches nos. 1 and 2, of Halifax and St. John."

Monsieur,—Le comité fut constitué en conformité de la loi le 8 septembre, et a convenu de se réunir à Halifax, le 16 septembre, et les 3 membres d'icelui sont arrivés à Halifax, le soir du 15 alors courant.

Le 16 septembre, les membres du comité inspectèrent les bureaux de fret de l'Intercolonial à Halifax, et se sont familiarisés généralement, avec les devoirs des commis.

A 2 h. du soir le même jour le comité s'est réuni dans la Province Building, où étaient présents: MM. G. P. Monaghan et Alex. Gibb, ainsi que plusieurs délégués des commis, et d'autre part M. David Pottinger et les membres de son effectif représentant l'Intercolonial Railway.

Les plaintes des commis furent soumises par écrit, comme suit:

CEDULE D'HALIFAX.

OFFICE DU FRET À EAU PROFONDE.

(1)

No.	Dénomination.	Salaires demandés.
1	commis-chef	$100 00
1	caissier	95 00
1	commis des docks	95 00
1	secrétaire d'agent du Terminus	90 00
5	commis de 1ère classe	85 00
10	commis de 2e classe (1ère année)	60 00
	" " (2e année)	65 00
	" " (3e année)	70 00
14	commis de 3e classe (1ère année)	40 00
	" " (2e année)	45 00
	" " (3e année)	50 00

BUREAU DE FRET DE RICHMOND.

No.	Dénomination.	Salaires demandés.
1	commis de 1ère classe	$85 00
1	commis de 2e classe (1ère année)	60 00
	" " (2e année)	65 00
	" " (3e année)	70 00
1	commis de 3e classe (1ère année)	40 00
	" " (2e année)	45 00
	" " (3e année)	50 00

Barème applicable au 1er avril 1907.

Antériorité et mérite devant compter dans la classification.

2. Au cas d'un commis recevant l'ordre de retourner au travail, après les heures de bureau où les jours fériés par un fonctionnaire, temps double sera payé pour ce travail supplémentaire, et tout le travail clérical du bureau sera exécuté par les commis.

3. Au cas d'un commis ayant à remplacer un confrère d'une classe supérieure, il lui sera octroyé le salaire du commis qu'il remplace.

4. Tous les commis auront droit à des vacances de 15 jours avec droit aux salaires, comme présentement, après un an de service écoulé, et tous les jours fériés seront observés.

5. Huit heures constitueront une journée de travail, comme ci-devant.

6. Tout nouveau commis nommé au département, débutera comme commis de troisième classe, et recevra le salaire minimum d'un commis de troisième classe, pour la 1ère année.

7. Toute vacance nouvellement créée ira au commis suivant par antériorité, qui occupera la position durant 6 mois en approbation, et ce laps de temps écoulé, au cas où les fonctionnaires supérieurs seraient satisfaits de son habilité à remplir les devoirs de sa charge, il sera confirmé dans sa position.

M. G. TAYLOR.

8. Aucun employé d'un autre département ne sera nommé, soit temporairement ou permanemment, au cas de vacances au-dessus des commis réguliers du bureau.

9. Il ne sera pas fait de distinction contre les commis, parce qu'on serait membre de la Railway Clerks' International Union, ni pour service rendu ,en faisant partie de comités de rajustement comme délégué des commis, et il sera pourvu à des congés d'absence et à des tickets de transport à cette fin. Ils bénéficieront des mêmes privilèges pour se rendre à leurs réunions, sur le parcours de la voie ferrée, quand ils pourront le faire, sans inconvénients pour la compagnie.

10. Aucun commis ne sera suspendu ou congédié sans cause probable. et tout commis suspendu ou licencié, sur accusation de prétendue faute commise, telle accusation devra être couchée par écrit spéciant tous les faits libellés, deux jours avant celui fixé pour l'enquête, et il lui sera une occasion d'être entendu complète et impartiale, et la sentence sera prononcée dans les 30 jours après la production de sa demande par écrit à cet effet devant le fonctionnaire compétent. Au cas du renvoi de la plainte telle que formulée, il sera réinstallé dans ses fonctions, et il lui sera alloué son salaire régulier pour la perte de temps subie.

Considérant que c'était la première intimation que les fonctionnaires de l'I. C. R., avaient reçu au sujet de la nature des demandes formulées, il ne restait plus qu'une discussion préliminaire à aborder, et l'on décida d'accorder à M. Pottinger le temps nécessaire pour prendre ces demandes en considération, afin d'y répondre. Le comité s'est donc ajourné en conséquence, pour se réunir de nouveau le lendemain, afin d'y recevoir la réponse de M. Pottinger. Il devint manifeste à cette phase de la procédure que la cause se divisait en deux portions distinctes.

Premièrement:—Celle relative aux questions générales des relations entre la compagnie du chemin de fer et ses commis, et celle des appointements et d'organisations.

Secondement:—Celle du barême des salaires des commis.

De l'argument de M. Pottinger, il ressort définitivement que le I. C. R., ne pouvait majorer les salaires des commis, ni adopter un barême des salaires, mais sur les autres points l'Intercolonial était disposé à se montrer conciliant.

Les raisons invoquées par la compagnie de voie ferrée en refusant d'acquiescer à un relèvement de salaires ont été pleinement élaborées par M. Pottinger et ont été telles que le comité a compris la nécessité de s'occuper des autres points en litige, laissant la question des salaires à être discutée avec le sous-ministre à une date ultérieure, toutes les parties en cause consentant à ce mode de procéder.

En conséquence, et après discussion complète ,les sujets suivants furent adoptés par toutes les parties concernées ,en la forme suivante:

Votre comité est d'opinion que dans l'intérêt d'une plus grande harmonie, et d'un service plus efficace, l'on devrait adopter un système de classification parmi les commis; par ce système non seulement on obtiendrait les résultats ci-dessus relatés, mais ce sera là une excellente occasion de promotion, qui semble actuellement faire défaut, cause de mécontentement ou l'incertitude d'un mouvement progressif pour augmentation de salaire en faveur des commis de mérite depuis longtemps attachés au service et dont l'aptitude au devoir de la charge mérite quelque considération sous ce rapport. Quant au meilleur système de classification à établir, ce soin doit en être laissé aux fonctionnaires de la compagnie mieux familiers avec les détails de l'administration de l'Intercolonial, qui ne pourrait l'être votre comité. Les employés intéressés devront nécessairement accepter la classification déterminée d'avance tout en maintenant leurs droits en les faisant valoir à la considération de leurs supérieurs en emploi, et suggérant amélioration au sujet des classifications, qui pourrait leur paraître désirable, dans l'intérêt d'un meilleur service.

Temps supplémentaires:

Les commis dûment appelés en devoir, après les heures régulières de leur service journaliers, devraient recevoir une allocation au *pro rata*, pour tel travail supplémentaire. La même réglementation devrait s'appliquer aux dimanches.

Jours fertés:

Les deux semaines de vacances rémunérées devraient perdurer telles qu'elles.

Remplaçant:

Tout commis remplaçant un confrère d'une position ou classe en antériorité devrait, après un laps de deux semaines, recevoir une allocation égale au salaire du commis qu'il remplace.

Journée de travail:

Votre comité ne se croit pas justifiable, quant à présent, de recommander le nombre d'heures équivalant à une journée de travail; la journée en cours est pratiquement d'une à 8 heures ½ par jour.

Promotion:

Votre comité est de plus fortement d'opinion qu'en dehors de très rares cas éventuels, où un commis du dehors exceptionnellement qualifié est appelé en service pour remplir une charge toute particulière demandant des aptitudes et un entraînement spécial le principe de promotion en faveur de ceux actuellement en service devrait être suivi, prenant en bonne considération, va sans dire, l'efficacité et les besoins du service.

Distinction:

Les employés ont demandé l'insertion de la clause suivante:

"Il ne sera pas fait de distinction contre les commis qui seront membres de la Railway Clerks' International Union, ni qui seront en service aux conseils de rajustement, comme représentants des commis, et ils auront droit aux congés d'absence ainsi qu'aux ticket gratuits de voiturages à telle fin. Ils auront également droit aux mêmes privilèges pour se rendre aux réunions sur n'importe quelle partie de la ligne quand la chose sera faisable, sans qu'il en résulte d'inconvénients pour le chemin de fer."

M. Pottinger a assuré que telle était la condition actuellement existante, et qu'il n'y avait pas d'objection à un employé joignant une union ouvrière. Tel étant le cas, votre comité n'a pas cru devoir procéder outre sur ce point.

Il n'y aura pas de suspension ou de renvoi de commis, sauf pour cause raisonnable. Toute plainte contre un commis entraînant suspension ou renvoi du service, sur prétendue faute commise, devra être faite par écrit, spécifiant minutieusement tous les allégués reprochés, avec avis deux jours avant l'enquête, lui accordant occasion d'être entendu complètement et d'une façon impartiale, et la sentence sera prononcée par le fonctionnaire compétent de la compagnie, dans un délai raisonnable, après la production d'une demande par écrit, à cet effet. Dans le cas où l'accusé sortirait indemne de l'accusation reprochée, il serait réintégré en position, et indemnisé de la perte de temps subie, avec allocation équivalente à son salaire.

A cette phase de la procédure, le comité a pris ajournement pour la prochaine séance à Ottawa.

Le 28 septembre le comité s'est réuni, à la chambre du comité des chemins de fer, dans la Chambre des communes, où étaient présents: MM. Monoghan et Gibb, ainsi que M. M. J. Butler, sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. Butler a exposé ses vues devant le comité, sur la question d'augmentation des salaires, qui coincidaient avec celles exprimées par M. Pottinger, à Halifax, et expliqua de plus l'impossibilité pour ladite compagnie d'augmenter leurs frais de dépenses vu que les frais d'administration de la voie ferrée excédaient très considérablement les recettes, et qu'il n'y avait pas d'appropriation pour majoration de dépenses.

Le comité s'est de plus enquis des autres questions en litige, et fait maintenant rapport des autres recommandations suivantes:

Votre comité d'après ce qui ressort de la preuve, est d'avis qu'au sujet du barême des salaires, le système établissant la nomination de temps à autre, de nouveaux employés à des salaires plus élevés en passant par-dessus les têtes des employés depuis longtemps dans le service, et probablement plus en état de remplir l'emploi, est au détriment du service et injuste envers les employés. Le remède dépend d'une réorganisation, et l'abolition du système actuel de nomination influencée par le patronage politique, qui au point de de vue de l'efficacité du service, nous en avons assez d'exemples manifestes, pour être en mesure de le déclarer condamnable appliqué au cehmin de fer intercolonial.

Le personnel des employés actuels est plus considérable qu'il ne convient, autre élément qui décourage les avancements individuels. Si le montant global actuellement déboursé en salaires était réparti simplement sur les têtes de l'effectif absolument requis pour les besoins du service. ceux restant en charge seraient mieux rétribués qu'à présent.

Le nouveau barème de salaires pourrait être établi sur une base équipollente à la position et à la nature des travaux, prenant en considération, va sans dire, l'indemnité accordée ailleurs pour service similaire, et le coût actuel de l'existence comparativement avec pareils centres comparés.

Actuellement, les salaires des commis requérants en la présente cause, pour les raisons y alléguées, ne sont pas suffisantes pour en justifier une considération équitable. Grâce à une réorganisation que nous recommandons fortement par les présentes, il est plus que probable que l'adoption d'une barème de 15 p. 100 à 20 p. 100 n'ajouterait pas une majoration notable, aux frais d'administration de l'I.C.R. et assurerait un barème de salaires plus équitable en compensation pour le service actuel.

Nous récapitulons nos recommendations, comme suit:—

(1) Réorganisation, afin de rajuster le nombre des employés requis, pour les besoins du service actuel.

(2) Un relèvement de salaires, tel que suggéré plus haut, en faveur de l'effectif réorganisé.

(Signé): D. McGIBBON,
Président.
JOHN G. O'DONOGHUE,
Délégué de l'Union des commis.
HENRY HOLGATE,
Représentant de l'I.C.R.

M. G. P. GRAHAM.

DEPARTEMENT DE LA MARINE.—CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE L'ETAT A SOREL.

M. G. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement est-il renseigné quant au nombre des navires, la propriété d'employés du département de la Marine et des Pêcheries, qui ont été construits ou réparés dans les chantiers de construction de l'Etat à Sorel?

2. Le ministère a-t-il cherché à se renseigner à cet égard? Dans l'affirmative, quelles informations a-t-il ainsi recueillies?

3. Combien de yachts à vapeur sont la propriété de contremaîtres, ingénieurs ou autres employés du Gouvernement à Sorel, et où ces bateaux ont-ils été construits?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Non.

2. Il y a sept ans, une accusation de cette nature a donné lieu à une enquête particulière, Il a été démontré que l'accusation n'était pas fondée.

3. Le département n'a pas de renseignements à cet égard.

EMBACLE DE GLACES A NIAGARA.

M. LANCASTER: Je prie le ministre des Finances, en l'absence du premier ministre de nous dire si le Gouvernement est à prendre des mesures au sujet des dégats que va produire (si ce n'est déjà fait) l'embâcle des glaces à l'embouchure de la rivière Niagara, sous forme de pertes de vie et de dommages à la propriété. A-t-il été pris quelque mesure par un des départements?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): La question a été signalée à l'attention de mon département, et j'ai avisé le colonel Anderson de se rendre sur les lieux et de coopérer avec le gouvernement des Etats-Unis en vue de la rupture de l'embâcle.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de M. Fielding, demandant que M. l'Orateur quitte le fauteuil et que la Chambre se déclare en comité général pour étudier les voies et moyens applicables aux subsides à accorder à Sa Majesté.

M. MICHAEL CLARK (Red - Deer) : Monsieur l'Orateur, hier, au moment où la Chambre a levé sa séance, je cherchais en peu de mots à faire comprendre quelle chance ç'avait été pour le pays de posséder depuis douze ans, comme son ministre des Finances, un homme qui en dépit des violentes attaques dirigées contre lui par des gens intéressés, s'était appliqué énergiquement et, dans une grande mesure avec succès, à maintenir notre tarif douanier sur une base de revenu. Je vois que d'honorables membres de la gauche ne sont pas d'accord avec moi sur ce point; mais il me semble bien que l'honorable représentant d'Essex-nord (M. Sutherland) a démontré d'une manière convaincante l'autre jour que le tarif avait réellement produit le revenu.

M. TAYLOR: Est-il sorti victorieux de l'épreuve?

M. MICHAEL CLARK: La meilleure preuve de l'excellence d'un tarif de revenu, c'est le chiffre de recettes qu'on en obtient. Je vais chercher à la prouver en faisant allusion à ce qui se passe dans d'autres pays. C'est sûrement un tarif protecteur qui est en vigueur en Allemagne, et un tarif protecteur qui est en vigueur aux Etats-Unis et on voit que dans ces deux pays, l'année dernière, l'exercice financier s'est soldé par d'énormes déficits. Et aux Etats-Unis, on s'attend à un déficit beaucoup plus considérable cette année; tandis que sous notre régime, que je prétends être celui d'un tarif de revenu, il s'est produit toute une suite d'excédents sous l'habile administration du ministre des Finances.

M. OWEN: L'Allemagne et les Etats-Unis ont construits des dreadnoughts.

M. MICHAEL CLARK: Je ne sais trop quel rapport les dreadnoughts peuvent bien avoir à la question que je discute en ce moment; mais l'honorable député peut être sûr que s'il construit nombre de dreadnoughts, c'en sera fait des excédents pour le reste de ses jours, ceux de ses enfants, et de ses petits-enfants. On reconnaîtra d'autant plus de mérite du ministre des Finances si l'on tient compte de la situation géographique très particulière du Canada, à proximité du grand pays protectionniste des Etats-Unis. Mais il ne me semble pas qu'un examen attentif de ce qui se passe dans ce pays soit de nature à encourager le ministère actuel, ou aucun autre ministère, à renoncer à notre tarif de revenu, pour adopter un régime protectionniste. Il ne serait peut-être pas hors de propos ici de faire connaître brièvement les résultats produits aux Etats-Unis par la protection à outrance. En conversation avec mes amis de l'Est du Canada particulièrement, je constate qu'on est porté à se laisser éblouir, si l'on me permet l'expression, par le succès apparent de la protection aux Etats-Unis. Si l'on devait viser surtout à provoquer l'établissement de coalitions industrielles et la constitution de grandes fortunes, je reconnaîtrais que les Etats-Unis ont réussi, et qu'ils ont réussi grâce au protectionnisme. Mais, après réflexion, il ne me paraît pas qu'un tel résultat soit de nature à satisfaire les hommes réfléchis de notre pays ou d'ailleurs; car la multiplication des millionnaires, n'aboutit qu'à aggraver la difficulté de solution de ce terrible problème de l'inégalité des conditions, avec la ploutocratie, d'une part, et le prolétariat de l'autre, problème qui a préoccupé tous les hommes de cœur depuis les débuts de l'histoire de l'humanité. Mais, abstraction faite des millionnaires, je ne vois pas qu'il existe beaucoup de preuves des bons résultats du protectionnisme aux Etats-Unis.

Qu'est-ce, en somme, que les Etats-Unis ont accompli? Mes honorables collègues se sont-ils jamais demandé, par exemple, combien de personnes par mille carré le sol des Etats-Unis nourrit en comparaison de celui de la Grande-Bretagne? Aux Etats-Unis, il se trouve 21 personnes par mille carré; dans la Grande-Bretagne, il se trouve aussi 21 personnes par mille carré, plus 537 autres ; c'est-à-dire que la Grande-Bretagne renferme 558 têtes par mille carré, contre 21 aux Etats-Unis. Et je prétends, monsieur l'Orateur, que le prodige économique du dix-neuvième siècle ne se trouve pas dans le fait du maintien sur un continent de 21 personnes par mille carré sous un régime de protection; il se trouve dans le maintien sur le territoire du Royaume-Uni, sur ce territoire minuscule émergeant à peine de l'océan, de 558 personnes par mille carré, et cela à un degré de confort, comme l'a affirmé récemment M. Asquith, inconnu partout ailleurs dans le monde civilisé. Je n'ai pas eu l'avantage comme l'honorable représentant de Brantford (M. Harris), de voyager récemment en divers pays; mais tous mes seignements corroborent sa déclaration, que le Canada a traversé la récente période de gêne financière mieux que les

Etats-Unis. Quelle est la situation actuelle des Etats-Unis au point de vue de l'activité des affaires et du chômage? La députation sait-elle que ce pays, où il ne se trouve que 21 personnes par mille carré, a, durant les huit premiers mois de l'année dernière, vu s'éloigner de ses bords plus de personnes qu'il n'y en est arrivé. Il est vrai que dans le cours des quatre derniers mois les choses se sont rétablies quelque peu, et qu'à la fin de douze mois on s'est trouvé avec un piètre excédent d'immigration de 6,000 têtes. Faut-il en conclure que la protection produit des merveilles dans ce pays? Depuis des années, l'immigration a ajouté million sur million à la population des Etats-Unis; mais l'année dernière, dans ce pays qui compte seulement 21 têtes au mille carré, contre 558 dans la Grande-Bretagne, le recul a été tellement marqué que les départs ont été aussi nombreux que les arrivages.

Le président de la banque du Lloyd qui est parfaitement renseigné sur les questions commerciales et financières, parlant à l'assemblée annuelle des actionnaires, au commencement de cette année, disait que la question des sans-travail en Angleterre avait été grandement aggravée par le retour dans les îles britanniques des ouvriers sans emploi des Etats-Unis. Je donne cette opinion pour ce qu'elle vaut; mais je considère que la situation de celui qui l'a formulée lui mérite d'être prise en sérieuse considération par cette Chambre, si nous désirons sincèrement étudier cette question.

Je citerai un autre fait propre à nous éclairer sur la question de savoir jusqu'à quel point il convient qu'un ministre des Finances canadien se laisse influencer par les prétendus succès d'une protection outrée, aux Etats-Unis. En 1860, la marine marchande des Etats-Unis était de 2½ millions de tonnaux et celle de l'Angleterre de 4¼ millions. Tout faisait alors prévoir que les Etats-Unis seraient les plus redoutables rivaux de l'Angleterre sur mer. Cette question est très importante pour tout pays qui aspire à la suprématie commerciale, car il n'y a qu'à lire l'histoire pour constater que la suprématie commerciale a toujours appartenu à la nation qui était maîtresse des mers. Les Génois, les Phéniciens, les Romains, les Espagnols, les Français, au 18e siècle et enfin l'Angleterre avec son énorme marine marchande, sont là pour démontrer la vérité de cette prétention.

En 1860, les deux plus grandes nations commerciales du monde, se livrèrent dans le domaine économique et pour le plus grand enseignement des autres pays, à des expériences en sens opposé. Les Etats-Unis adoptèrent la protection et l'Angleterre se déclara en faveur du libre-échange. Comme je viens de le dire, à cette date, la marine marchande des Etats-Unis était de 2 millions

½ de tonneaux et celle de l'Angleterre de 4 millions ½. Aujourd'hui, après une expérience de soixante ans, la marine marchande des Etats-Unis est descendue à 1 million ½ de tonneaux et celle de l'Angleterre a atteint le chiffre de 11 millions ½, ce qui dépasse de beaucoup les marines marchandes de tous les autres pays.

Je ne veux pas traiter ce côté de la question trop longuement, mais avec la permission de la Chambre je donnerai un exemple de ce que la protection a fait pour les Etats-Unis et j'invoquerai pour cela une autorité qui ne serait pas répudiée par les Américains, eux-mêmes. Je suppose que tous admettront que M. Bayard était un des hommes les plus brillants que le gouvernement de Washington ait jamais envoyé comme ambassadeur auprès de la cour de Londres. Pendant son séjour en Angleterre, M. Bayard fut invité à prononcer un discours devant l'Institut Philosophique d'Edimbourg, un honneur qui n'est conféré qu'aux hommes les plus distingués. Dans son discours, M. Bayard, abordant le sujet que je traite en ce moment disait:

> Dans mon propre pays, j'ai pu observer la croissance de cette forme de socialisme d'Etat appelé la protection, qui a plus fait, que toute autre chose, je crois, pour encourager les lois de castes et amener l'inégalité des fortunes, pour corrompre l'esprit public, pour éloigner les esprits indépendants et de caractère, des conseils de la nation, pour abaisser le niveau intellectuel de la représentation nationale, pour créer un faux idéal dans les aspirations populaires, pour habituer le peuple à compter sur le secours et la tutelle de l'Etat dans les affaires privées, pour séparer la morale de la politique et abaisser les questions politiques au niveau des luttes mercenaires.

Je livre cette citation aux réflections des membres de cette Chambre, comme un puissant argument en faveur de la thèse que le Canada ferait bien de ne pas suivre trop aveuglément l'exemple des Etats-Unis en matière de pratique douanière.

Je reconnais au Gouvernement, que j'ai l'honneur d'appuyer, un grand mérite pour avoir introduit dans sa politique le principe d'un traitement de faveur pour les marchandises anglaises sur le marché canadien. Je tiens à expliquer clairement mon attitude sur cette question. Personnellement je serais en faveur d'entrer en relation avec tout pays où je pourrais échanger dans des conditions profitables et équitables l'excédent de production de mon pays contre l'excédent de production de cet autre pays. Je dis qu'il faut féliciter le Gouvernement d'avoir accordé ce traitement de faveur, parce que cette politique répond aux besoins du Canada.

Mon élection s'est faite sur deux grandes questions: le besoin de meilleurs moyens

de transport et de marchés plus avantageux. Ces deux grands besoins de l'Ouest sont ceux de tout le Canada. Nous trouverons une phase d'expansion. La politique du Gouvernement est de développer l'Ouest et le développement de l'Ouest signifie l'agrandissement de tout le pays. Si, comme je le prétends, de nouveaux débouchés sont le premier besoin de l'Ouest, le Gouvernement a fait une œuvre excellente en accordant ce traitement de faveur qui a eu pour résultat d'augmenter la somme de notre commerce.

Lorsque cette politique fut inaugurée, je fus surpris d'apprendre que les conservateurs de cette Chambre la combattirent en disant que le Canada faisait une concession à l'Angleterre sans en rien obtenir, en échange. C'était un étrange argument de la part du parti conservateur du Canada ou de toute autre colonie de l'empire, car je rappellerai que de tout temps, le parti conservateur, dans toutes les colonies a toujours réclamé le monopole du patriotisme et de l'impérialisme et, en règle générale—surtout dans les temps des colonies—il a toujours réussi à s'assurer en même temps, le monopole du pouvoir.

Mais cette attitude du parti conservateur, sur cette question, avait de plus l'inconvénient plus grave d'être fausse. Je n'aurais pas cru qu'un parti qui se livre à des explosions intermittantes de sentiments impérialistes, hésiterait à faire une faveur gratuite à la mère patrie et oserait en faire un crime au Gouvernement. Mais avons-nous fait, réellement, une concession gratuite à la mère patrie? A mon point de vue ce traitement de faveur n'était pas seulement une profession de foi d'impérialisme, intelligente, mais aussi une excellente opération commerciale. Cette démarche était basée sur une parfaite connaissance de la situation et des seules conditions dans lesquelles le commerce peut se développer entre deux pays.

En quoi consiste le commerce international ? Sur quels principes repose le traitement de faveur accordé à l'Angleterre? Ces principes sont simples et peuvent être expliqués en peu de mots. Le commerce international est un échange de produits entre pays, et rien de plus. L'argent n'a rien à y voir. S'il me fallait en donner la preuve, je n'aurais qu'à rappeler qu'en 1906, le commerce total du Canada avec les autres pays s'est élevé à $550,000,000, et que sur cette somme, $16,000,000 seulement étaient en numéraire d'or et d'argent, dont $7,000,000 sont allés d'un côté et $9,000,000 de l'autre. Si c'est là l'étendue de notre commerce international et si nous désirons en augmenter le volume, il s'ensuit donc, comme disait l'autre jour l'honorable ministre des Finances, que le commerce bien entendu est celui qui profite également au vendeur et à l'acheteur; le seul moyen de faire un commerce international est d'échanger notre excédent de production et le seul moyen d'écouler notre excédent de production, est d'accepter en échange l'excédent de production d'un autre pays.

C'est sur ces principes que repose le traitement de faveur accordé aux marchandises anglaises. C'était de la part du Canada une demande indépendante et en même temps, très bien inspirée.

Quant à cet autre traitement de faveur qui se discute en ce moment, en Angleterre, je dois dire que l'attitude des principaux hommes d'Etat du Canada, du côté de l'opposition comme du côté ministériel, est absolument correcte: nous réclamons le droit de faire notre tarif comme nous l'entendons et nous devons reconnaître le même droit absolu à la mère patrie.

Le traitement de faveur accordé à l'Angleterre a-t-il donné les résultats qu'en attendaient ses auteurs? Naturellement, du moment que nous accordions un traitement de faveur aux marchandises anglaises, les importations devaient augmenter et c'est ce qui inspirait des craintes à ceux qui prétendaient que le Canada faisait une concession sans rien exiger en retour. Mais dès que les importations commencèrent à augmenter les exportations augmentèrent aussi et le résultat fut très avantageux pour le pays, car non seulement chaque importation amenait une exportation, mais elle nous valait aussi un immigrant. C'est en grande partie à cette plus grande liberté commerciale que le Canada doit la merveilleuse expansion à laquelle nous assistons depuis quelques années.

Il suffit d'une rapide revue de la politique du Gouvernement actuel, pour démontrer que l'évaluation de notre tarif dans cette direction est d'une importance vitale pour le développement, non seulement de l'Ouest, mais de tout le pays. Notre politique est une politique de développement, et il en serait ainsi quelque fût le parti au pouvoir. Un parti a construit le Pacifique-Canadien; l'autre a construit le Grand-Tronc et c'est ainsi que le Canada marche sans cesse dans la voie du progrès. Mais dans cette politique de développement, telle qu'appliquée par le Gouvernement actuel, nous avons introduit une politique d'immigration qui a attiré des colons pour cultiver nos immenses prairies et nous assurons, en même temps, des moyens de transport pour expédier l'excédent de notre production sur les marchés où ces produits sont en demande. Mais le seul moyen de vendre ces produits aux autres pays, c'est d'acheter d'eux les excédents de produits dont nous avons besoin. C'est l'unique principe sur lequel repose tout commerce international et le plus tôt le Canada s'en rendra compte le mieux ce sera.

Je ne crois pas me tromper en disant qu'il existe une ligne de démarcation bien dis-

tincte entre les deux partis, sur cette question du tarif. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) peut être considéré comme ayant exposé les vues de l'opposition dans le discours de deux heures et quarante minutes qu'il a prononcé l'autre jour sur cette question, et bien qu'il ne se soit pas prononcé aussi fortement en faveur de la protection que l'honorable député de Saint-Antoine (M.Ames) il a parlé avec fierté de ce qu'on a appelé la politique nationale. (Applaudissements à gauche.) Je comprends, par ces approbations que cette politique est une de celles dont le parti conservateur s'enorgueillit.

L'opinion que j'ai du patriotisme des Canadiens est telle, et je me sais moi-même si profondément pénétré de sentiments patriotiques, que si l'on avait pu démontrer que la protcetion méritait le titre de politique nationale, la population entière s'en fût réclamée; mais, tout bien considéré, je crois qu'elle n'a aucun droit à ce titre.

M. LALOR: L'honorable député pourrait-il nous dire quelles réductions de droits de douane ont été effectuées sous le régime actuel?

M. CLARK: Mon honorable ami devrait s'en tenir à ce que j'ai déclaré, c'est-à-dire que je ne me place pas au point de vue politique, et qu'en ce qui concerne le tarif général, il y a été fait autant de réductions sous le régime Foster que sous le régime Fielding. Si j'avais en vue l'intérêt du parti politique auquel j'appartiens, il me serait facile de demander à l'honorable député pourquoi son collègue de Toronto-nord s'est écarté de la politique nationale puisqu'il en faisait si grand cas. C'est ce qu'il conviendrait d'opposer à son interruption.

M. LANCASTER: Quel est l'article du tarif dont l'honorable député aimerait à obtenir l'abaissement?

M. CLARK: Monsieur l'Orateur, je consentirais volontiers à discuter toute question qui m'est familière, mais j'ai toujours pensé que dès qu'il s'agit du budget, on accorde la plus grande latitude aux membres de la Chambre et mon honorable ami conviendra sans doute qu'un nouveau député devrait pouvoir user de cette latitude aussi librement que tout autre collègue.

M. LANCASTER: Tenant à bien saisir la pensée de l'honorable député, je lui demande simplement quel est l'article du tarif actuel dont il effectuerait la réduction s'il lui était loisible de le faire.

M. CLARK: Je crois que chacun, sauf peut-être mon interrupteur, m'aura bien compris avant que je reprenne ma place. Pour que l'on dise d'une politique qu'elle est vraiment nationale, il faut qu'elle en ait au moins l'air. Que mon honorable ami et ses collègues de la gauche souffrent donc que je leur pose la question bien loyalement: Quand des members de la Chambre ou leurs amis du dehors se déclarent en faveur de la protection à outrance, du relèvement des droits, est-ce l'intérêt de la nation qu'ils ont en vue? J'ai écouté les plaidoyers de l'honorable député de Peel (M. Blain) et de certains autres membres de la Chambre en faveur du relèvement des droits sur les lainages. Peut-on dire que c'est par égard ou par affection pour ceux qui se servent de tissus de laine que l'on réclame ce relèvement de droits? Au Canada, sept millions de personnes portent des vêtements de laine et 5,000, dit-on, y trouvent de l'emploi dans l'industrie lainière. Il me semble que la politique à l'air vraiment national est celle qui tend à favoriser les premières plutôt que les dernières. Quand, au cours de la dernière législature du Parlement, le représentant de Brantford (M. Cockshutt) demandait que les droits sur les machines agricoles fussent pour le moins aussi élevés qu'à l'époque où le gouvernement actuel les avait abaissés de 2½ p. 100, croit-on que ce député et ceux qui l'appuyaient étaient mus par le désir sincère que les centaines de milliers de cultivateurs qui viennent s'établir dans l'Ouest pussent se procurer des instrumetns aratoires à bon marché? Je ne veux pas me montrer désobligeant, mais je considère que ces messieurs se plaçaient à un point de vue moins élevé que cela.

S'il m'était permis de dire un mot de la Nouvelle-Ecosse, j'aurais encore la même question à poser. A propos de certaines choses de la Nouvelle-Ecosse, mon honorable ami de Toronto-nord s'est montré bien peu tendre à l'égard du ministre des Finances. Je ne saurais affirmer qu'il n'existe pas une certaine somme de protection en cette partie du pays, mais je devrai me montrer fort indulgent à cet égard, car j'ai exposé en toute sincérité les raisons qui me font croire que le pays doit s'estimer heureux de ce que le portefeuille des Finances soit confié au représentant de Queen-et-Shelburne. J'ai encore une autre raison de fermer les yeux sur ce qu'il a fait dans la Nouvelle-Ecosse: c'est que cette province donne asile à une population qui, si elle observe rigoureusement le jour du Seigneur, sait aussi garder tout ce qui lui appartient. C'est bien à elle que s'appliquent ces paroles du poète écossais:

Then at the balance let's be mute,
We never can adjust it;
What's done we partly may compute.
But know not what's resisted.

Un examen minutieux des choses fera voir, je le crains fort, que même les rares protectionnistes que l'on compte dans la Nouvelle-Ecosse se placent à un point de vue peu élevé, qu'ils font passer leur inté-

rêt personnel et celui de leur province avant celui de la nation. Je ne vois pas d'autre objet à la protection, et jamais sa tendance ne lui a mérité le titre pompeux de politique nationale. Qu'on me montre en quoi ses effets au sein des classes diverses de la société lui valent ce titre!

On constate chaque jour que chez les nations les plus profondément protectionnistes les marchandises exportées en quantité énorme se vendent à beaucoup meilleur marché à l'étranger que dans le pays de production. Un américain bien informé et très au fait du commerce du fer me disait l'autre jour qu'en janvier 1908, à Pittsburg, les Américains, grâce à la politique nationale, payaient les rails d'acier $28 la tonne, tandis qu'à la même date, on les payait $19.50 la tonne à Middlesborough, sur le littoral nord-est de l'Angleterre. Si la politique nationale consiste à voler ses compatriotes pour vendre à vil prix aux étrangers et faire la fortune de quelques particuliers, la protection à outrance est une politique vraiment nationale; autrement, elle ne l'est pas du tout. Par ses effets comme par sa tendance, la protection ne mérite pas qu'on lui décerne au Canada le titre de politique nationale, car elle n'a pas contribué à l'édification de la nation.

Au cours de la dernière campagne électorale, j'ai consacré une somme modeste à l'achat de l'Almanach canadien, ce qui me permit de constater que la statistique relative au commerce de notre pays est éminemment instructive. J'ai relevé dans cette publication des données commençant à 1883 et finissant à 1906; ces données font voir qu'en 1883, alors que la politique nationale était assez en faveur, le volume total du commerce du Canada se chiffrait à $230,000,000, et qu'en 1895, au bout de 12 ans de régime protectionniste, il n'était plus que de $224,000,000.

M. LANCASTER : Quel compte tenez-vous des débouchés canadiens?

M. CLARK : Je n'habitais pas le Canada à cette époque-là, mais je compte dans l'Ouest un ami qui réussit à merveille dans la petite ville où je demeure; jusqu'au jour où il vota pour moi, il avait appartenu au parti conservateur. Cet ami m'a dit qu'en ces temps déjà lointain, il lui fallait attendre jusqu'à six semaines avant de pouvoir déposer une lettre à la poste parce qu'il était incapable d'acheter un timbre pour l'affranchir. Au cours de ma campagne électorale, je discutais précisément l'état du commerce quand quelqu'un me fit la même question à propos de débouchés indigènes. Je répondis que ce qui était susceptible de donner une assez juste idée du marché canadien à cette époque-là, c'est que le cultivateur pouvait compter avoir de quoi manger quand il avait le bonheur de tuer un lapin à la chasse; autrement, il lui fallait jeûner. Mais nous n'avons plus de lapins, répliqua l'interrupteur, C'est la preuve certaine, lui dis-je, que le cabinet Laurier va être maintenu au pouvoir, sans quoi la Providence serait obligée de nous fournir des lapins.

Il est un autre point de sa doctrine protectionniste que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a traité avec une réserve extrême: la balance du commerce. Il s'est appliqué à citer des chiffres pour démontrer que cette balance est contre le Canada. Je ne puis dire que son attitude m'étonne, car j'ai lu d'autres discours qu'il a prononcés à l'occasion du budget, et je l'ai déjà vu se prévaloir de cet argument avec beaucoup plus d'insistance. Mais, il faut en convenir, pour ceux qui ont puisé des principes d'économie politique à l'école d'Adam Smith, cette théorie de la balance du commerce est chose vraiment singulière.

La balance du commerce est contre le Canada, dit l'honorable député, parce que le chiffre de nos importations excède celui de nos exportations. Voyons un peu ce qui en est. Comment se fait-il que nos importations soient plus considérables que nos exportations? Pour obtenir cette balance, nous consacrons des sommes considérables à l'immigration. Si la théorie d'Adam Smith est la bonne, la balance du commerce est chose qui n'existe pas dans le cours réel des échanges, car une importation appelle touojurs une exportation. Quand le chiffre des importations excède celui des exportations ou vice versa, il existe en dehors des échanges réels un moyen d'expliquer l'écart. En Angleterre, l'excédent énorme des importations sur les exportations s'explique en ce que les importations représentent l'intérêt des capitaux fabuleux placés à l'étranger ainsi que le coût du transport que la Grande-Bretagne effectue pour le compte de presque toutes les nations de l'univers.

Mais, demande-t-on souvent, comment se fait-il que le chiffre des exportations des Etats-Unis excède dans une si énorme mesure celui de leurs importations? Ne vient-il pas à l'esprit du penseur que l'Angleterre a placé aux Etats-Unis des capitaux énormes que les exportations américaines doivent rembourser, et que le paiement de l'intérêt de ces capitaux explique l'excédent des exportations américaines en Grande-Bretagne?

Une VOIX: Parlez-nous des sans-travail d'Angleterre.

M. CLARK: Je croyais avoir déjà éclairé mon interrupteur sur ce point en lui disant, sur la foi du président de la Lloyds Bank, que les sans-travail émigrent en grand nombre des Etats-Unis où le régime

protectionniste ne leur permet pas de gagner leur vie.

En me reportant à son discours de l'an dernier sur la situation financière, je constate que l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a invoqué cet argument de la balance du commerce et s'est quelque peu moqué de l'explication que je viens de donner de ce qui me paraît être la véritable théorie de la balance du commerce. Répondant à un collègue, il en a parlé comme d'une théorie au sujet de laquelle les libre-échangistes de la vieille école anglaise ont écrit des volumes. En lisant cela, je n'ai pu m'empêcher de songer que l'honorable député a certainement oublié de s'informer de l'ancienneté de sa théorie inexacte de la balance du commerce. Adam Smith a publié son livre en 1776, année de la proclamation de l'indépendance des Etats-Unis. Dans ce recueil, il dit que certains faux docteurs se sont fondés sur la balance du commerce pour prédire la banqueroute de chaque nation de l'Europe moderne. En relisant ce passage, je n'ai pu m'empêcher de penser qu'il se trouve encore de ces faux docteurs non loin de Toronto-nord.

C'était la fausse doctrine du moyen-âge qu'Adam Smith exposait. Poursuivant ma lecture du discours que mon honorable ami a prononcé l'an dernier sur le budget, j'ai constaté à mon grand amusement qu'il avait entrepris d'expliquer à sa manière comment se paie le surplus des importations. Nous devons, a-t-il dit, solder nos balances de commerce et nous ne pouvons le faire qu'avec de l'or ou des denrées. Mais n'est-il pas évident, que, si nous payions nos importations avec nos exportations, les unes et les autres se contre-balanceraient, et qu'il n'existerait pas de balance de commerce. Quant à des paiements en or, il n'y en a certainement pas. L'or est une marchandise comme le blé ou tout autre objet que les nations échangent entre elles, et on le traite comme tel.

Afin de démontrer que les importations ne se paient pas avec de l'or, permettez-moi de rappeler un fait qui concerne le commerce de la Grande-Bretagne. Nous n'ignorons pas que ses importations dépassent énormément ses exportations. Or, si l'or servait à payer ses achats, il faudrait s'attendre à une énorme exportation de ce métal. Pourtant, depuis cinq ans, à l'excédent des autres marchandises importées en Grande-Bretagne, se sont ajoutés des pièces d'or représentant une valeur de quelques millions. Ce fait réfute suffisamment les théories protectionnistes de mon honorable ami.

Il y a quelques semaines, avait lieu à Londres une réunion des partisans des anciennes doctrines de la libre-échangiste d'Angleterre. M. Asquith adressa la parole à des libre-échangistes recrutés dans tous les groupes politiques anglais et lord Avebury présida l'assemblée. Lord Avebury est un homme très distingué il est docteur en droit civil et docteur en droit—honoraire—de plusieurs universités d'outre-mer; il a été président de la société des antiquaires, correspondant avec l'étranger de l'Académie royale, et il a reçu la plus grande marque de distinction internationale qui se confère de nos jours, la décoration de la Légion d'honneur—je ne crois pas me tromper en disant que cette décoration est la plus grande marque de distinction internationale qui se confère.

Lord Avebury a un autre titre; il est président de la Chambre de compensations des banquiers de la rue des Lombards à Londres et, à ses côtés sur la tribune se tenait sir Felix Shater, vice-président de cette institution. C'est un détail que je désire faire ressortir, et je suis certain que la députation comprendra la portée qu'il peut avoir lorsqu'il s'agit d'apprécier les épithètes de théoriciens libre-échangistes, de théoriciens démodés de la vieille Angleterre, appliquées aux adeptes de ces doctrines. L'an dernier, £12,000,000,000—près de $65,000,000,000—ont passé par cette chambre de compensations de banquiers. Si je cherchais un théoricien, un homme qui a passé sa vie à étudier sans avoir aucune pratique des affaires, je ne m'adresserais pas à cet homme, qui s'occupe des échanges internationaux et des opérations financières de la place de Londres, mais j'irais trouver son détracteur, le représentant de Toronto-nord.

Mon collègue a paru devant la Chambre, non seulement en qualité de protectionniste, mais aussi dans le rôle de prophète. Qu'on m'excuse si je parle de la politique anglaise; mais, mon honorable ami ayant abordé ce sujet, il n'est que juste que je lui réponde. Au dire de l'honorable député, le parti unionniste triomphera lors de la prochaine élection. Je ne puis m'empêcher de me rappeler qu'il était en Angleterre à la veille de la dernière élection générale et qu'il a prononcé quelques discours en faveur du parti conservateur. Et je me souviens qu'à son retour au Canada, il a déclaré, au cours d'une entrevue, qu'il était enchanté du sentiment admirable qui régnait en Grande-Bretagne. J'ignore s'il exprimait sa propre opinion ou s'il parlait du sentiment des électeurs; mais, dans ce dernier cas, tout ce que je puis dire c'est que ce sentiment s'est manifesté de telle façon que les amis auxquels il était allé prêter main-forte ont été presque anéantis. Quant à moi, j'ai toujours eu une grande confiance en deux vieux dictons: "ne prophétisez jamais sans savoir" et "la seule chose à faire à l'égard d'un prophète, c'est de ne pas ajouter foi à ce qu'il dit."

Il ne s'est pas donné seulement pour un

protectionniste et un prophète, mais il a aussi posé en partisan de l'économie. J'approuve entièrement toute politique d'économie véritable. Ces paroles de M. Gladstone sont gravées dans ma mémoire: "Nul chancelier de l'échiquier ne vaut le pain qu'il mange s'il refuse de pratiquer l'économie dans les détails." Je n'ai rien vu que d'admirable et de digne du respect des plus jeunes membres de cette Chambre dans la manière dont mon honorable ami dirige l'opposition par sa critique modérée du détail des dépenses et sa loyale discussion du budget. J'approuve son attitude et sa conduite à cet égard. Mais je me rappelle également que M. Gladstone a dit autre chose, à savoir: Que votre dépense se règle sur votre politique. Notre politique étant une politique de progrès, je reconnais qu'il est impossible d'éviter de fortes dépenses et des augmentations considérables des déboursés du pays. Mais il faut toujours que ces augmentations soient légitimes. M. Gladstone envisageait certainement la pratique de l'économie, non seulement dans les détails, mais au point de vue des résultats d'une politique sage, surtout à l'égard des dangereuses dépenses faites pour l'armement.

D'ailleurs, ainsi qu'on l'a rappelé au cours du présent débat, mon collègue (M. Foster) s'est rendu dans l'île du Prince-Edouard l'an dernier et il a énoncé un projet qui n'était guère nécessaire, selon moi, pour assurer le progrès de ce pays. Et je lui dirai qu'il ne peut pas se donner pour un partisan de l'économie lorsqu'il projette, d'une part, de percer un tunnel qui coûtera vingt-cinq millions de dollars et, de l'autre, de construire une flotte.

Une VOIX: Parlez-nous donc du canal de Newmarket!

M. MICHAEL CLARKE: Le canal de Newmarket, ou tout fossé, pourrait servir de retranchement lors d'une invasion d'Allemands. Je désire parler sérieusement à la députation et au ministère de l'ensemble des dépenses pour des fins militaires. Cependant, je n'aurais pas besoin de dire un mot, s'il m'est permis de citer quelques paroles mémorables prononcées hors de ces murs par le représentant de Jacques-Cartier:

> Bien que nous ayons de grandes et impérieuses obligations envers l'empire....
>
> J'en conviens.
>
> ....le premier et le plus important de nos devoirs concerne assurément le peuple canadien dont nous sommes les serviteurs.

Lorsque j'aurai parlé du pessimisme du député de Toronto-nord, j'aurai épuisé tout ce que j'ai à dire de lui dans le moment. J'ai tenté de le peindre comme protectionniste, prophète et partisan de l'économie. Il s'est aussi fait voir dans son rôle habituel de pessimiste. Quelque sujet qu'il traite, si ce sujet offre des ombres, on peut être sûr que mon collègue les découvrira. A une date antérieure de la session, j'ai été surpris de constater qu'il était saisi de la crainte de voir disparaître les poissons du Canada. C'est la crainte la plus étrange qui ait jamais hanté une cervelle humaine. Un peu plus tard, rassuré sur le compte des poissons, il s'est pris à redouter les Allemands. Et voici qu'il appréhende la baisse du crédit du Canada sur les marchés monétaires de l'univers.

J'avoue que je ne partage pas le pessimiste de mon collègue relativement aux exposés financiers et à l'avenir du Canada. L'honorable député a fait une heureuse oblitération lorsqu'il s'est servi de deux P pour décrire le premier ministre (prouder of Pugsley). Si je voulais renchérir, j'appellerais l'honorable député (M. Foster) le propagateur pessimiste de paniques. Il me semble que je puis expliquer pourquoi il affectionne tant ce rôle. Aux premiers jours de la session, il m'a fait l'honneur de relever certaines observations que je m'étais permis de soumettre à la Chambre. Dans sa réponse, il s'est comparé à un bœuf. Il est bien possible qu'un député s'exagère sa propre taille. Cependant, s'il tient à cette comparaison, je n'ai pas le droit de lui chercher noise. Il me fait penser à cet utile animal domestique, le taureau, qu'on peut mettre dans un état de frénésie en lui montrant un haillon rouge. Mon honorable ami a toujours un haillon rouge devant les yeux.

Si ce qu'il a dit de la baisse du crédit national était tombé des lèvres d'un autre député que le représentant de Toronto-nord, le peuple canadien, j'en suis sûr, aurait prêté à ces paroles plus d'attention que je ne suis disposé à leur en accorder. Le crédit du Canada est aussi solide que ses prairies sont vastes et que le courage de ses habitants est indomptable.

Parlez-moi du crédit du Canada! Homme de profession libérale, j'arrivais il y a sept ans avec quelques garçons d'âge à fréquenter l'école et, aujourd'hui, je cultive mille acres de terres qui me procurent plus que je n'ai besoin pour ma famille et moi. Voilà une description de notre partimoine et elle m'inspire, comme elle inspire à la plupart des Canadiens, non des idées pessimistes, mais des sentiments optimistes.

L'autre jour, j'ai été bien aise de constater que mon chef et ami s'était affilié à la société des optimistes; s'il exerce quelque influence au sein de cette société, je voudrais qu'il fît admettre dans ses rangs le représentant de Toronto-nord.

En terminant, je dirai: Maintenez votre politique d'immigration dans les limites raisonnables que vous vous êtes tracées; laissez les cultivateurs s'emparer du sol; vendez-leur à des prix modiques les objets dont ils ont besoin pour exploiter leur héritage et donnez-leur une chance de vendre leurs

produits en maintenant un tarif de revenu modéré; vous aurez par ce moyen tous les excédents nécessaires au progrès de l'une des plus grandes nations civilisées qui aient jamais existé.

M. CLARENCE JAMESON (Digby): Je dois féliciter le représentant de Red-Deer de l'éloquence avec laquelle il a traité le sujet qui occupe la Chambre; mais, après l'avoir complimenté au sujet de son éloquence, je regrette de ne pouvoir faire plus. Je ne puis pas, non plus, le féliciter au sujet de ses rapports avec le Gouvernement dont il se dit partisan. La protection, dit-il, est délibérante et nuisible. Il a proposé le libre-échange. Si mes souvenirs sont fidèles, lors de la préparation du présent tarif, en 1907, le ministre des Finances et le ministre des Douanes ont, pour justifier certains droits protecteurs, invoqué la nécessité d'encourager certaines branches de l'industrie nationale.

Il a ensuite parlé de la protection dans la Nouvelle-Ecosse. Je vais parler, moi, des primes que le Gouvernement accorde à une certaine industrie qui y existe. Je vais rappeler qu'en payant ces primes le Gouvernement augmente la dette publique de toute la somme que représentent ces mêmes primes. Je prétends qu'en mentionnant ces faits j'ai répondu à tous ses arguments concernant le tarif et les primes.

L'honorable député s'est appliqué à traiter la question des marchés et de l'échange des produits; mais, réduite à sa plus simple expression, l'idée qu'il a exprimée au sujet des marchés domestiques embrassait seulement deux sujets: celui des timbres-poste que le Gouvernement fabrique et celui des lapins de prairie dont pas un manufacturier ne travaille la peau. Il a fait une autre observation dont je vais dire quelques mots en passant. Si je ne me trompe, il a dit des Néo-écossais qu'ils ont la réputation d'observer le dimanche et de garder tout ce dont ils peuvent s'emparer. J'en appelle au ministre des Finances, lui-même, pour rectifier sur ce point l'honorable membre.

M. MICHAEL CLARK: Je demande pardon à mon honorable ami; j'ai dit qu'ils descendent d'une race d'hommes qui avaient cette réputation-là.

M. JAMESON: J'accepte cette correction, mais je ne vois pas qu'il lui soit avantageux de l'avoir faite. Il n'est rien dont les Néo-écossais soient plus fiers que la race dont ils sont issus, ni rien qui les blesse autant que la moindre allusion défavorable à cette race qui, du reste, n'est inférieure à aucune autre au Canada ou dans l'empire britannique. Je dirai, pour l'information de mon honorable ami, que dans la Nouvelle-Ecosse, on pense que certains partisans du ministre des Finances et du premier ministre sont compris parmi ceux qui gardent tout ce dont ils peuvent s'emparer.

L'honorable député a aussi parlé de la politique d'Adam Smith. Cette politique est morte comme son auteur et elle n'intéresse pas immédiatement ce pays. Pour ce qui est des observations que mon honorable ami a faites sur le compte du député de Toronto-nord, je me bornerai à dire que ce dernier est trop bien connu, ici et dans tout le pays, comme un homme supérieur, pour avoir besoin d'être défendu ou pour souffrir des attaques du député de Red-Deer.

Revenant au sujet en discussion, je dirai qu'en examinant les comptes publics du Canada pour les treize dernières années on découvre trois faits saillants dont les ministres et leurs partisans ont beaucoup parlé, ici et ailleurs, dont les ministres, leurs partisans et leurs journaux se sont souvent réjouis et ont trouvé que le peuple canadien devait se réjouir aussi. Ces trois faits sont: d'abord, l'augmentation des taxes, d'année en année; ensuite, la dépense exhorbitante de ces sommes, et enfin les prétendus excédents. Les deux premiers faits ayant donné lieu à une assez longue discussion, je ne parlerai que du troisième, c'est-à-dire des excédents imputables sur le compte du revenu consolidé ou, pour être strictement exact, de la balance sur une partie seulement des transactions financières de l'année.

Toute la députation admettra que les deux objets principaux de la tenue des comptes publics du Canada consistent à présenter aux contribuables un état clair et exact de l'administration des finances et à exposer honnêtement le résultat des transactions de l'année, puis à conserver les mémoires de ces transactions. Cela étant, il s'agit de savoir si le budget et les comptes tels que présentés au pays remplissent parfaitement ce premier objet. Font-ils voir clairement à la masse du peuple quelles sont les opérations financières de l'année et les obligations nouvelles dont le pays est chargé? Il y a longtemps qu'on parle d'excédents, mais on ne parle guère du fait que les affaires de toute l'année se soldent presque toujours par un déficit.

Cependant, il est vrai qu'elles ne se sont pas soldées autrement pour huit années sur les treize années de règne que compte déjà le parti libéral. Le contribuable canadien agit de confiance; en général, il ne s'arrête guère à étudier la signification des mots "excédents imputables sur le compte du revenu consolidé." Ainsi, quand il a entendu dire, au cours de la dernière élection, que $113,000,000 d'excédents avaient été accumulés sous le régime libéral, et il a été porté à croire qu'ils étaient mis en réserve et utilisables à volonté. Voilà ce qu'ont pensé bon nombre de contribuables. Cependant, on s'était formé une fausse idée, une idée malheureuse, de la situation en s'imaginant que le

Gouvernement possédait les moyens nécessaires à l'exécution des promesses raisonnables ou déraisonnables faites par des ministres et des candidats ministériels. Grâce surtout à la foi qu'on avait en ces promesses et à l'existence supposée des moyens de les réaliser, les libéraux furent maintenus au pouvoir. Que dire des engagements pris; des promesses faites et des crédits votés pour l'exécution de travaux publics l'an dernier? Ces crédits n'apparaissent pas au budget cette année parce que, s'il faut en croire le ministre des Travaux publics et le ministre des Finances, le Gouvernement n'a plus de fonds pour ces travaux et a biffé de la liste des crédits environ $9,000,000 déjà votés.

M. LANCASTER: Votés avant l'élection.

M. JAMESON: Oui, votés avant et biffés après l'élection. Voilà un fait qui se passe de commentaires. Je ne veux ni dire ni insinuer qu'un partisan soit incapable de se rende compte de la situation exacte des finances du pays ou de l'augmentation de la dette par le Gouvernement, d'année en année; mais je maintiens que le mode qui consiste à imputer le chiffre des transactions financières de l'année sur le compte du revenu consolidé et sur le compte du capital, mode suivi par tous les gouvernements depuis la Confédération, prête aux manipulations, aux fausses représentations et à la confusion.En outre, la balance énorme que l'on obtient pour une partie seulement des transactions financières de l'année, ou que l'on impute sur le compte du revenu consolidé est un point de grande importance et sur lequel le Gouvernement et la presse ministérielle insistent beaucoup, tandis que l'augmentation de la dette résultant du total des opérations de l'année est quantité négligeable. Voilà pourquoi le peuple, en général, ne peut arriver à comprendre clairement la situation financière du pays.

Afin de mieux faire voir que l'on exagère les excédents tandis qu'on oublie ou qu'on perd de vue l'augmentation de la dette, je citerai un article de fond du "Globe" de Toronto, numéro du 15 avril 1909, publié sous ce titre: "Pourquoi le Canada est-il prospère." Parlant de l'affluence des immigrants qui viennent des états de l'ouest de l'union américaine, le "Globe" dit:

> Un des effets de leur migration au Canada, c'est qu'ils consomment des marchandises importées et imposables, et contribuent ainsi au revenu du Dominion.

Mais c'est sur l'alinéa suivant que je désire appeler l'attention:

> De fait, c'est surtout pour cette raison que, depuis douze ans, il y a eu, d'après les comptes publics, un excédent annuel de revenu.

Qu'on veuille bien le remarquer, un excédent d'après les comptes publics, mais non pas d'après le compte du revenu consolidé. Il y est dit ensuite:

> Les libéraux ont inauguré une vigoureuse politique d'immigration et ils ont eu leur récompense, etc.

Voici donc un journal important, influent et habilement dirigé, qui parle des finances du Canada et ignore ou passe absolument sous silence le fait qu'il existe un compte du capital, et qu'au lieu d'un excédent annuel depuis douze ans, il y a eu un déficit pour huit années sur les treize dernières années. Les opérations de ces treize années se soldent par un immense déficit que représente l'augmentation de la dette publique. Si la séparation des comptes prête à une telle mystification de la part de la presse, quel effet doit-elle avoir sur ceux qui s'inspirent de la presse et ne se rendent ou ne peuvent se rendre compte de la situation par eux-mêmes? Si l'on prend les comptes publics du Canada pour les treize dernières années, c'est-à-dire depuis que les libéraux sont arrivés au pouvoir, on trouve que les recettes et les dépenses se sont élevées au chiffre suivant:

Dépenses totales, de 1896 à 1908.

Imputables sur le fonds du revenu consolidé	$625,735,490
Imputables sur le compte du capital	119,386,830
Subventions aux chemins de fer, primes, etc.	43,838,705
	$788,961,025
Pour l'année expirée le 31 mars 1909, d'après le budget:	
Imputables sur le compte du fonds du revenu consolidé	84,500,000
Imputables sur le compte du capital, et pour subventions aux chemins de fer et primes	46,000,000
	$919,461,025
Durant la même période de 1896-1909 les recettes furent de	826,611,000
Balance au débit	$ 92,850,025
Déduction faite même du fonds consolidé pour treize ans	29,060,744
Déficit, ou excédent de dépenses sur les recettes, depuis 1896	$ 63,789,281

Cela fait voir qu'au lieu d'excédents imaginaires de recettes, il y a eu sur l'ensemble des opérations financières du Gouvernement du Canada pour les treize dernières années, un excédent véritable de dépenses sur les recettes, et que cet excédent s'est élevé à près de $64,000,000.

Poursuivons encore ce raisonnement, et nous restons en présence de ce paradoxe: tous les ans, le Gouvernement que dirige le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a ajouté à la dette publique en l'augmentant, tandis que tous les ans, son premier lieutenant, le ministre des Finances, a annoncé de son siège, aux applaudissements de ses partisans, l'existence d'un surplus. Mais ce n'était que des surplus décevants sur le fonds consolidé

au lieu de surplus sur les transactions totales de l'année; le bilan de chaque exercice accusait en réalité un excédent de dépenses, mais le Gouvernement déclarait un de ces surplus trompeurs. Le tableau suivant indique ces soi-disant surplus par comparaison à l'augmentation de la dette depuis l'avènement des libéraux au pouvoir:

SURPLUS ET AUGMENTATION DE LA DETTE.

Année.	Soi-disant surplus.	Augmentation réelle de la dette.
	$ c.	$ c.
1898	1,722,712 33	2,417,822 45
1899	4,837,749 00	2,317,047 69
1901	5,648,333 29	2,986,196 80
1902	7,291,398 06	3,349,085 93
1905	7,863,089 81	5,356,448 00
1906	18,898,719 12	818,811 15
1908	19,413,054 22	14,288,999 00
1909	*1,500,000 00	*46,000,000 88

* Prévu par le ministre des Finances.

Mais, monsieur l'Orateur, la continuation de ces surplus ruinerait le crédit du pays, malgré les arguments fallacieux de l'honorable député de Red-Deer. L'administration a pour habitude de porter au compte du capital un nombre d'item qui devraient être légitimement portés au compte du fonds consolidé, comme, par exemple, les primes, que l'administration conservatrice imputait sur le fonds consolidé, mais que le ministre des Finances actuel porte au compte du capital. Le ministre des Finances a admis que s'il avait suivi l'exemple du gouvernement conservateur, et porté le total des primes, qui se montait à $2,250,000, en chiffres ronds, comme il a dit, pour le dernier exercice, au compte du revenu consolidé au lieu du compte du capital, non seulement son surplus qu'il évalue à $1,500,000 n'aurait pas été réalisé, mais il aurait été obligé d'admettre un déficit de $750,000 au compte du fonds consolidé seul — le découvert sur le total des opérations de l'exercice terminé le 31 mars 1909, qu'on ne l'oublie pas, étant de $46,000,000. Je vais montrer brièvement par où pêche ce système. Il tend à établir des surplus fictifs sur le revenu consolidé lorsque, en réalité, il s'y présente ou peut s'y présenter des déficits si toutes les opérations qui devraient y être consignées l'étaient réellement. Le Gouvernement, un gouvernement quelconque, ne peut avoir que deux buts en poursuivant cette méthode: premièrement, de créer des surplus fictifs au compte du fonds consolidé afin d'éblouir les contribuables, ou, deuxièmement, d'empêcher que l'état véritable des finances soit connu dans le pays.

Tout tel surplus n'est qu'un truc de comptabilité; le véritable surplus, celui que le public veut connaître et qu'il a le droit de connaître est celui qui se manifeste d'une façon tangible et peut être appliqué à liquider la dette. D'aucuns prétendent que cette séparation des comptes et l'indication d'un surplus sur une partie seulement des opérations de l'année, c'est-à-dire sur le compte du fonds consolidé, ne fait aucune différence réelle, car le résultat final reste le même. Mais, monsieur, l'indication d'un surplus sur une partie des comptes, et d'un déficit sur l'autre, tout est aussi répréhensible que de soumettre deux budgets, l'un accusant un excédent de recettes et d'autre un excédent de dépenses. J'emprunte les lignes suivantes à M. C. F. Bastable, dans son traité des finances publiques.

On a eu recours fréquemment, depuis quelque temps, aux budgets extraordinaires pour certaines catégories de dépenses, bien que ce soit un expédient d'embrouiller les comptes publics, et de cacher la véritable condition des finances. La règle générale de faire face aux dépenses avec les recettes ne doit être ouvertement enfreinte que par un emprunt. Un surplus au budget ordinaire, avec un déficit à un ou plusieurs budgets extraordinaires est une infraction directe du principe qui veut que les comptes des finances doivent être rendus d'une façon complète, simple et entière.

Et à l'appui de son dire, il cite Stourm, une lumière en fait de finances publiques. Je prétends donc que le résultat des méthodes du Gouvernement sous ce rapport est contraire à l'intérêt bien entendu du pays. Deux dangers découlent de l'établissement de ces fortes balances—car elles ne sont pas à proprement parler des surplus—sur une partie des opérations seulement. D'abord, elles sont une tentation constante au Gouvernement de tomber dans l'extravagance; une tentation à laquelle il a souvent succombé. En second lieu, elles tendent à détourner la surveillance de l'administration par le public. De plus, la méthode en usage de déclarer ces soi-disant soldes-créditeurs a atteint une phase où elle n'est plus sans offrir de graves dangers pour le pays. Premièrement, elle trompe le public trop confiant et détourne l'attention de l'augmentation de la dette nationale. Deuxièmement, elle encourage le Gouvernement à exagérer la dépense et à engager inconsidérément le pays dans les obligations financières. Sans compter qu'à force de faire miroiter cette succession de plus en plus miroitante de surplus aux yeux de celui qui n'étudie pas ou ne sait pas étudier les comptes publics, ses sens s'émoussent et il finit par ne plus s'apercevoir que le pays s'enfonce de plus en plus dans les dettes.

De sorte que cette partie du public se dit, quand on lui propose une autre dépense: Bien, nous avions l'an dernier un solde-créditeur de deux millions, de cinq millions, et nous sommes en mesure de faire cette dépense. Mais si on attirait plutôt son attention sur l'augmentation de la dette que sur ces surplus évanescents, il serait porté à dire: Nous avons augmenté la dette nationale de deux millions, de cinq millions, de quarante-six millions, comme l'année dernière, et nous devons être prudents. Crainte qu'on ne m'interprète mal, je dirai, monsieur l'Orateur, que dans un pays comme le Canada, où l'on est à jeter les bases de la prospérité future de la population, des bases qui doivent être profondes, solides, durables, le Gouvernement est justifiable parfois de dépenser au-delà de ses revenus et d'engager le crédit national. Même à ce compte, le Gouvernement n'aurait-il pas mieux fait d'être franc et honnête envers le public, en portant au compte du fonds consolidé et en attirant son attention sur les véritables soldes-débiteurs, résultat de toutes les opérations de l'exercice, au lieu de chiffrer des soldes-créditeurs inexacts sur une partie seulement des opérations? Car, je dis sans crainte d'être victorieusement contredit, que nonobstant les explications et les excuses du Gouvernement, il n'en reste pas moins avéré que tous ces immenses surplus, au total de $114,500,000, comme le ministre des Finances l'a déclaré à la Chambre, ont complètement disparu, et qu'à leur endroit s'est produit un vaste découvert.

Afin de couvrir cet écart dans les finances, le Gouvernement que dirige le très honorable premier ministre a hypothéqué tous les foyers et toutes les fermes des contribuables canadiens pour la colossale somme de $65,500,000, sans même que le pays en ait été préalablement averti. Or, ceci m'amène à demander raisonnablement si l'administration que dirige l'honorable premier ministre ou toute administration qui lui succédera, ne ferait pas mieux d'être parfaitement franche, honnête et loyale envers le public au sujet des finances ?

Les ministériels nous ont accusés au cours de ce débat de n'avoir que de la critique à faire, sans aucune idée à suggérer. Si la Chambre le permet, je ferai une proposition au sujet du bilan des comptes publics. Il me semble qu'on pourrait ajouter avec profit les détails suivants à l'état financier : premièrement, les biens de rapport de l'Etat; deuxièmement, les biens qui ne rapportent rien. Je sais qu'après bien des années, un comité est enfin occupé à dresser l'inventaire de ces biens. Je crois que cet inventaire devrait se faire tous les quatre ou cinq ans, afin d'opérer l'émondage voulu, ce qui tendrait aussi à la surveillance plus étroite des arrérages, et à éviter peut-être la prescription et des pertes pour le pays. Les nouvelles obligations contractées au cours de l'exercice pourraient être également indiquées, de même que les obligations où l'Etat, ayant accordé sa garantie, devient endosseur.

Le mode actuel de division des comptes publics, en usage au Canada depuis la Confédération, mérite tout notre respect, parce que les auteurs de la Constitution ont jugé que c'était celui qui convenait le mieux aux besoins du nouveau Dominion. La Confédération, il y a quarante ans, était à l'état d'expérience. Un grand nombre de personnes doutaient du résultat; beaucoup d'autres étaient hostiles au nouvel ordre de choses. Le revenu était cinq fois moindre qu'à présent; le commerce national était comparativement insignifiant; la population était peu nombreuse: les chemins de fer étaient rares; le pays était peu développé, presque inconnu, quasi oublié. On s'inquiétait fort du crédit du Dominion qui était nécessaire pour emprunter à l'étranger les forts montants requis pour son développement. Il n'y a donc rien de surprenant que le mode de division des comptes publics sous forme de compte du capital et de compte de fonds consolidé fût adopté, afin que le revenu de la nouvelle confédération fût placé en regard des dépenses ordinaires, pour montrer que le pays était digne de sa nouvelle dignité.

Mais, monsieur l'Orateur, quarante ans se sont écoulés, et l'expérience a réussi, justifiant l'espoir de ceux qui l'ont tentée. Le pays s'est développé, sa population comme ses industries ont augmenté: il est bien et avantageusement connu à l'étranger, et son crédit, jusqu'à tout récemment du moins, était excellent. Mais la forme primitive des comptes publics ne semble pas avoir participé au progrès général. Elle n'indique pas l'état clair et distinct des comptes, un résultat concis des opérations de l'exercice, ce que l'on appellerait un "virement de fonds."

L'état des recettes et dépenses que l'on trouve aux pages 12 à 17 des "Comptes publics" est très embrouillé. On y voit plusieurs inscriptions étrangères, qui font que le total de $426,000,000 n'est pas une indication de la somme réellement déboursée pour l'administration du pays. On trouve dans cet état les dépôts dans les caisses d'épargne et compagnies de garantie, qui ne sont pas véritablement des recettes et dépenses du Canada. Voici par exemple un item de plus de $26,000,000 de la Banque de Montréal, Londres, porté au chapitre des recettes, et un item correspondant de $34,000,000 inscrit parmi les déboursés. Voici un autre item de $164,000,000, porté aux recettes, et un item correspondant porté aux dépenses. Ce sont là des inscriptions étrangères à la situation financière du pays, et qui la modifient beaucoup. S'il est nécessaire que ces item paraissent dans un compte tenu de cette façon, ils embrouillent plutôt qu'ils ne simplifient le compte, qui est

rendu inintelligible au commun des mortels. Ce compte ne montre pas en chiffres clairs l'état réel du trésor au commencement et à la fin de l'année. Il faut, pour le trouver, se reporter à la page 4 des "Comptes publics", où l'on trouve un total de $481,000,000. Or, je répète ce que j'ai déjà dit, que seul un initié à la comptabilité peut trouver par l'examen de ces comptes quel est l'état financier réel du pays; ils ne donnent pas aux citoyens ordinaires une idée exacte de l'état réel des finances du pays. Il faudrait avoir, à mon avis, un état complet et clair, qui pourrait être distribué dans le pays par les journaux. Ni l'état compliqué actuel ni l'exposé budgétaire du ministre des Finances peuvent atteindre ce but. Ne serait-il pas à propos, alors, que les comptes publics donnassent un état de la caisse, un état montrant les recettes totales d'un côté et les dépenses totales de l'autre, indiquant la balance en caisse à la fin de l'année, que cette balance fût favorable ou défavorable au pays. Le rapport du secrétaire du trésor des Etats-Unis contient un état de ce genre, indiquant le résultat des opérations de l'année, et il est cependant si court que tous les journaux du pays trouvent l'espace nécessaire pour le publier au complet afin de renseigner le lecteur. L'état financier du royaume uni d'Angleterre et d'Irlande commence par un exposé de l'argent en caisse au commencement de l'exercice—tant dans la Banque d'Angleterre que dans la Banque l'Irlande—exposé indiquant les recettes et dépenses sous différents chapitres, et à la fin "balance dans la Banque d'Angleterre, balance dans la Banque d'Irlande".

Je sais que la méthode de tout nos comptes publics au Canada, n'est pas la même que celle suivie aux Etats-Unis ou en Angleterre; mais je prétends que celle de ces pays est beaucoup plus simple que la nôtre, qui devrait ressembler à la leur et être aussi claire que possible. Personne, suivant moi, ne pourrait avoir d'objection à cette méthode qui produirait de bons résultats. On pourrait très bien mettre en tête des comptes publics un état des recettes et dépenses réelles totales, en d'autres mots tenir un compte de caisse. Lorsqu'il y aurait un excédent, cet excédent pourrait être employé à la liquidation de la dette publique, et lorsqu'il y aurait un déficit il faudrait augmenter la dette du pays d'autant. On dira peut-être que le crédit du pays pourrait en souffrir, si le comptes publics montraient, surtout dans les années où l'on a fait de fortes dépenses de capital, comme cela s'est présenté pendant l'année qui vient de finir, ou l'on a un déficit de $46,000,000; mais bien que les comptes embrouillés peuvent tromper le citoyen ordinaire, ils ne trompent pas le capitaliste qui prête l'argent. Les prêteurs connaissent exactement l'état réel de nos affaires. En outre, prétendre qu'un exposé franc et clair nuirait au crédit du pays implique nécessairement que notre crédit repose sur la déception, et je ne crois pas qu'aucun membre de cette Chambre veuille cela. Mais le contribuable canadien a le droit de connaître le bon ou le mauvais état des affaires du pays, et c'est dans les comptes publics qu'il trouvera cette information. Il a intérêt à ce que le pays soit bien administré et c'est à lui que le Gouvernement doit rendre compte. Il a droit, pour me servir d'une expression de l'Ouest, qu'on lui montre la chose au clair au moins une fois l'an, et c'est le devoir du Gouvernement de lui faire un exposé juste, honnête et franc. Lorsqu'il y a augmentation de la dette, publique, le Gouvernement doit montrer que l'augmentation est due à certaines exigences imprévues, ou à des travaux d'une nature permanente ou productive, et le contribuable canadien sera alors en état de porter son jugement. Maintenant, monsieur, je ne veux pas m'étendre davantage sur ce sujet, dans cette Chambre. Je me contenterai d'ajouter que le contribuable canadien a droit, tous les ans, à un rapport clair, exact des finances du pays. Il n'est pas un gouvernement qui remplit son devoir envers le peuple s'il ne fournit pas ce rapport. C'est le peuple, à la fin, qui est appelé à régler tous les comptes.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo): Mon honorable ami de Digby (M. Jameson) qui vient de donner à la Chambre un exposé clair et concis de la méthode officielle de tenue de livres, a pris ombrage au commencement de son discours d'une plaisanterie lancée en passant par mon excellent ami de Red-Deer (M. Clark) à l'adresse de nos bons amis de la Nouvelle-Ecosse. et il a naturellement pris cette plaisanterie très au sérieux.

J'ai remarqué que nos bons amis de la gauche l'ont alors applaudi. Or, monsieur l Orateur, je n'ai qu'une manière de voir au sujet des différentes nationalités de différents pays. J'aime également Ecossais, Anglais, Gallois, étrangers ou Canadiens-Français. Si je devais prendre ombrage de tout ce que j'entends à l'adresse des Anglais, j'aurais beaucoup de plaintes à faire, car j'entends tous les jours des remarques très désagréables à leur adresse. Ce que j'ai à dire au sujet de ces critiques de races, c'est que nous avons de bons et mauvais Ecossais et Anglais, des gens de tous caractères. Dans tous les pays on trouve du bon et du mauvais monde, et mon bon ami le député de Red-Deer (M. Clark) plaisantait tout simplement au sujet de nos bons amis de la Nouvelle-Ecosse, plaisanterie que mon sérieux ami de Digby a prise trop au sérieux.

Mon honorable ami s'est plaint de l'augmentation des dépenses du pays et de l'augmentation constante de la taxe. J'admets avec lui qu'il y a deux principes que tout gouvernement devrait observer. L'un est de maintenir aussi bas que possible, à un

chiffre en rapport avec un développement raisonnable du pays, la taxe sur la grande masse du peuple, le second et le plus important est qu'il est nécessaire de maintenir à un prix aussi bas que possible le prix des articles de consommation générale. Mais je prétends que l'on ne peut arriver par aucun système à empêcher les dépenses d'augmenter dans un pays nouveau qui se développe. Les nations sont comme les individus. Le jeune homme qui n'a à pourvoir que pour lui seul, et qui gagne $1,000 par année, vivra avec cette somme, s'il est prudent. Mais s'il se marie et a des enfants, et s'il arrive à gagner $2,000 par année, imperceptiblement il dépensera les $2,000. Nous avons un grand pays susceptible d'un grand développement, et je prétends que bien qu'il y ait toute raison et nécessité de pratiquer l'économie, il est impossible, cependant, vu le développement et le progrès du pays, deux choses nécessaires, que nous n'augmentions pas les dépenses. En effet, on voit que les dépenses augmentent dans tous les services, et bien que l'on tente cette année de les réduire temporairement, nous pouvons être certains que les besoins du commerce et le développement du pays demanderont toujours une augmentation de déboursés.

Il existe de fausses notions et idées à propos d'économie. L'économie n'est pas la parcimonie. Elle ne consiste pas à refuser de faire des dépenses légitimes.

La véritable économie consiste à bien employer l'argent, et j'ai quelques légères critiques à faire au sujet de la méthode que mes bons amis du Gouvernement eux-mêmes peuvent adopter dans leurs projets de retranchement.

Mon honorable ami de Toronto-nord a parlé en passant de ce qu'il appelle l'augmentation énorme de la taxe. Mon honorable ami de la division Saint-Antoine (M. Ames) a protesté vigoureusement contre ce qu'il appelle le système d'hypothéquer les générations futures. Au sujet de l'augmentation de la taxe, il a calculé qu'elle s'élevait à $11.50 par individu, mais je veux lui dire ceci: si l'on examine le revenu des Etats-Unis, et si l'on prend le total des recettes des douanes et de l'accise dans ce pays et que l'on divise par le chiffre de la population, on découvre que la taxe *per capita* est de $6.50.

Mon honorable ami de Toronto-nord a additionné le total des recettes des douanes et de l'accise du Canada pour l'année 1908 et il l'a divisé par le chiffre, que je crois être une estimation raisonnable, de la population, 6,500,000 âmes, et il trouve que notre taxe *per capita* ou individuelle, est de $11.50. A ce sujet, je veux étudier le principe émis par mon honorable ami de Saint-Antoine: que nous devrions payer nos dettes à mesure, et que nous n'avons pas le droit d'en faire porter le fardeau aux générations futures. Au contraire je prétends qu'il est impossible de faire porter aux générations futures des fardeaux financiers comparables aux avantages extraordinaires que les contribuables actuels leur préparent. Les plaintes de mon honorable ami reposent sur un principe faux; la difficulté est exactement le contraire de celle qu'il dit; la difficulté qui se présente est celle de savoir comment développer un pays jeune, étendu et grandissant comme le nôtre, sans imposer à la population peu nombreuse actuelle, des taxes trop lourdes. Les chiffres que j'ai donnés font voir la difficulté. Avec une population de 88,000,000, et un revenu de cinq cents millions de piastres, la taxe par tête aux Etats-Unis est de $6.50; mais si l'on divise le revenu du Canada par une population de 6,500,000 on arrive à une taxe par tête de $11.50. La démonstration est évidente. Quelqu'un osera-t-il prétendre que les dépenses considérables que nous faisons aujourd'hui pour le bien du pays ne profiteront pas aux générations futures? Construisons-nous nos transcontinentaux pour la population d'aujourd'hui ou pour celle de demain? Creusons-nous nos canaux seulement pour les besoins de la semaine prochaine? Elargissons-nous et creusons-nous les avenues du commerce dans notre pays simplement pour les quelques semaines ou mois à venir. Réglons-nous notre politique fiscale et commerciale sur les seuls besoins d'une population de 6,000,000 d'âmes.

Non, les dépenses qui rendent cet impôt nécessaire tendent surtout à l'établissement de mesures propres au développement de ce pays dans trente ans d'ici. Les obligations que nous imposons aux générations futures sont plus que contrebalancées par l'actif que nous sommes en voie de créer pour l'avenir. Cet actif augmente d'importance, et les charges dont pourront être grevées les populations de ce pays, dans trente ans d'ici, trouveront ample compensation dans la valeur croissante de l'actif créé par les dépenses exécutées aujourd'hui. On ne saurait empêcher que l'avenir ne soit grevé des responsabilités et des obligations créées par le présent, à moins de consacrer en économie politique le principe voulant qu'une nation doit se contenter de travailler au jour le jour. La véritable politique nationale, c'est d'aller un siècle de l'avant, et en nous grevant en 1909, du fardeau des obligations financières créées par la construction d'un grand réseau transcontinental, nous pouvons compter que les avantages découlant de l'exécution de cette dépense se feront sentir dans toute leur force, dans un siècle d'ici. Si les générations futures doivent bénéficier de ces dépenses, pourquoi la génération qui nous suit ne serait-elle pas grevée de ces obligations? A cet égard, je dois élever la voix contre l'attitude prise par le Gouvernement actuel au sujet de cer-

taines dépenses d'intérêt public. J'ai posé en principe qu'il faut exécuter de fortes dépenses au pays et que le chiffre de cette dépense doit aller en augmentant. J'ai dit tout haut ma pensée au sujet du principe d'économie; cette économie ne consiste pas toujours dans un système de retranchement, et sur ce point je tiens à citer une parole de l'Ecriture: "Il y a une prodigalité qui tend à accroître la richesse, et il existe un système de retranchement exagéré qui tend à la pauvreté." Je saisis l'occasion de protester contre le retranchement de dépenses nécessaires, lorsque ce retranchement tend à diminuer les recettes. En ce qui concerne ce pays ,j'en suis convaincu, on néglige d'exécuter des dépenses dont le retranchement tend à décroître les recettes que fournit au Trésor fédéral cette partie du pays. Si je réussis à établir ma thèse, alors je serai en droit d'affirmer que ce système est illégitime.

Sur la côte ouest de l'île Vancouver, nous avons consacré des milliers de dollars à la construction d'un chemin de fer pour la protection de la vie humaine, au cours des opérations maritimes. Ce chemin de fer est construit en partie. Nous disons au ministre: Vous devriez continuer ces travaux; ils sont d'une énorme importance: ils ajoutent au crédit de la marine sur le littoral du Pacifique; ils donnent l'essor à notre commerce d'importation; ils créent parmi les voyageurs un sentiment de plus grande sécurité et tout cela est synonyme de recettes. Mais s'écrie le ministre: Nous n'avons pas d'argent. En outre, sur le littoral du Pacifique nos bons voisins, les Américains, volent le poisson canadien, ils dépeuplent les bancs de poissons du Pacifique qui, cela soit dit en toute déférence envers les départements de la Nouvelle-Ecosse, en ce qui concerne le flétan, sont plus précieux que toutes les pêcheries de la côte l'Atlantique. Ces déprédations exercées par nos voisins et amis les Américains, ce dépeuplement des bancs de flétan, tout cela se poursuit encore aujourd'hui et le Gouvernement ne prend pas les mesures voulues pour arrêter ces déprédations. J'ai lu avec plaisir dans le journal du matin, que le côtre des pêcheries en Colombie-Anglaise a saisi un bateau de pêche américain sur les eaux du Pacifique. Voilà nombre d'années que ce système de rapines est pratiqué par nos voisins du Sud. Il y a deux ans, le Parlement a inscrit au budget un crédit de $200,000 tendant à la protection des pêcheries, mais jusqu'ici les amis du Gouvernement n'ont pas utilisé ce crédit. Il aurait fallu le faire dans l'intérêt de la Colombie-Britannique et dans l'intérêt du Canada En me constituant le champion des intérêts de la Colombie-Britannique, je me place au point de vue de l'intérêt général, au Canada; car, ici les demandes qu'un député formule dans l'intérêt de sa province doivent tendre au bien général du pays, dans tout son ensemble. En ce qui concerne le principe de la protection accordée au pêcheries sur la côte du Pacifique, j'ai signalé au ministre une question de ce genre; et je dois l'avouer, le ministre, a manifesté le plus vif désir de faire tout ce qui est raisonnable et de tenter l'impossible en pareille circonstance. Mais cela ne modifie en rien la nature de mon grief. Je le répète, il importe de protéger aujourd'hui les pêcheries canadiennes contre les maraudeurs des Etats-Unis.

Il importe que le Gouvernement fasse comprendre à nos voisins que nous entendons protéger nos propres intérêts. Or, le crédit qui figure au budget, cette année, je l'appréhende fort, ne réalisera guère cet objectif. C'est ce que j'appelle l'application d'un système tendant à produire des recettes et il importe de pourvoir à toute dépense de nature à produire des recettes J'en conviens, le Gouvernement doit effectuer certains retranchements. Je n'entends pas qu'il doive pratiquer l'économie; car cela impliquerait qu'il est livré au gaspillage. Mais eu égard aux conditions qui ont surgi, et cela dans une large mesure par suite de la situation créée aux Etats-Unis, il importe aujourd'hui que le Gouvernement fasse certains retranchements, et agisse avec prudence.

Somme toute, il faut féliciter le Gouvernement de la situation financière du pays. Monsieur l'Orateur, il y a deux semaines, en compagnie d'un des hommes d'affaires les plus influents de Pittsburg, je suis descendu dans une des houillières, au voisinage de cette ville. J'ai consacré plus d'une semaine à l'étude de la situation industrielle aux Etats-Unis, en descendant au fond des mines et étudiant tout ce qui se rattache aux problèmes industriels chez nos voisins; et je l'avoue, à la suite de pareille expérience, on envisage volontiers d'un œil favorable les conditions même les plus désavantageuses existant au Canada, en regard de la situation existant chez nos voisins. Je le déclare, il y a cinquante ans, la situation des ouvriers des houillères en Angleterre était bien préférable à celle des houilleurs des environs de Pittsburg aujourd'hui. Les usines sont fermées, on ne livrent que 50 p. 100 de leur production ordinaire. Pour montrer combien nous devons nous féliciter de ce que le pays n'a pas souffert davantage de la crise commerciale des Etats-Unis. Je ferai observer que partout où il existe au Canada des industries alimentées par le marché américain, là existe le marasme dans les affaires. Ainsi, à Nanaïmo, et aux environs, 50 p. 100 de la production de houille s'écoulent sur le marché des Etats-Unis, et le marasme règne dans cette industrie, parce que en

M. R. SMITH.

Californie et dans les états de l'Ouest nombre d'usines sont fermées et il existe dans les entreprises industrielles un marasme général dont souffre le marché de la Colombie-Anglaise.

Je le répète, à la suite de ce que j'ai vu dans un des principaux centres des Etats-Unis, nos populations industrielles au pays ont droit de se féliciter de la prospérité relative dont elles jouissent, comparativement à nos voisins. Je ne sache pas qu'il existe au Canada de situation parallèle à celle des ouvriers des scieries de Pittsburg et des houillères de ce district. En ce qui concerne les heures de travail, les salaires, le prix des subsistances—et c'est là le véritable critère de la condition de la classe ouvrière—la situation des populations industrielles au Canada l'emporte beaucoup sur celle des ouvriers dans cette vieille cité de Pittsburg. La vie y est plus chère qu'à Ottawa, ville qui compte des centaines d'années de moins d'existence. La puissance d'achat des salaires payés aux ouvriers de Pittsburg est de beaucoup inférieur au pouvoir d'achat des salaires gagnés par les ouvriers canadiens. Tout roule sur ce principe; ce qui compte en dernière analyse, ce n'est pas l'argent que le salarié gagne et met dans sa poche à la fin du mois, c'est le pouvoir d'achat de cet argent qu'il faut considérer et la quantité d'articles qu'il nous permet d'acheter. Si l'on veut se faire une juste idée de la situation comparative des populations ouvrières des deux pays, il faut tenir compte de la quantité d'articles nécessaires ou utiles au confort de la vie que le salarié peut acheter avec ses gages. Aux Etats-Unis où il y a tant d'usines fermées, où tant d'établissements industriels ne travaillent que la moitié du temps, où le chômage existe parmi des multitudes d'ouvriers, la puissance d'achat des gages de l'ouvrier dans le district que j'ai visité, ne saurait soutenir la comparaison avec le pouvoir d'achat des gages payés aux ouvriers au Canada. Je le répète donc, nous devons nous féliciter de la situation favorable où nous sommes placés bien que nous soyons dans une situation exceptionnellement mauvaise dans les régions houillères de la côte du Pacifique.

La question se pose ici: le Gouvernement fait-il un choix légitime des objets auxquels il doit consacrer l'impôt prélevé sur le peuple? Je veux dire franchement ma façon de penser au Gouvernement. J'en conviens, le retranchement est nécessaire, mais on ne fera pas croire au peuple qu'il soit nécessaire de pratiquer le retranchement pour des travaux productifs de recettes, en présence du fait que chaque année notre budget militaire au Canada atteint le chiffre de $7,000,000.

J'en suis convaincu, si un groupe d'hommes, je pourrais dire un parti politique parcouraient le pays de l'Atlantique au Pacifique et préconisaient un système d'économie et de retranchement légitime en ce qui concerne le budget militaire, ils obtiendraient l'approbation du corps électoral canadien, à la pluralité des suffrages. Je le déclare, en retranchant les dépenses consacrées aux travaux publics productifs de recettes et en consacrant ces deniers au budget militaire, vous fermez le robinet et vous ouvrez la bonde. En dépensant $7,000,000 dans l'état de gêne actuelle où se trouve le marché financier, en portant atteinte dans cette mesure aux travaux productifs nécessaires au pays, vous commettez une insigne bévue. Je le répète, il n'y a pas lieu de dépenser $7,000,000 pour tout ce clinquant et ces colifichets du militarisme. J'exprime franchement ma pensée devant la Chambre. Je vais vous dire l'usage que je ferais de ces $7,000,000 qu'on consacre aujourd'hui au budget militaire. J'ignore la nature de ces dépenses. Je comprends parfaitement la nécessité de pareille dépense, quand on sait qu'il existe un ennemi, mais je ne sache pas que nous ayons d'ennemis. Où est-il, cet ennemi, qui puisse envahir le Canada? Où est-il? Est-ce aux Etats-Unis? Jamais encore à aucune époque de notre histoire, le sentiment d'amitié entre les deux peuples n'a été aussi prononcé qu'il l'est aujourd'hui. D'où viendrait donc, cet ennemi? A quoi bon toute cette dépense?

Ah! sans doute, ces dépenses militaires sont à la mode aujourd'hui. Je sais qu'il est bon de se protéger dans une mesure raisonnable et de mieux répartir les troupes à Esquimalt, aussi bien qu'à Halifax et autres points stratégiques. L'autre jour, dans un discours qu'il a prononcé à Vancouver, mon collègue de Vancouver (M. Cowan) a fort gravement conseillé au gouvernement canadien de prendre les mesures voulues pour coopérer à la protection de la l'empire; mais je lui apprendrai que si les citoyens de Vancouver étaient en lieu de faire un choix entre les travaux d'approfondissement du port de Vancouver et les dépenses du budget militaire, ils se rangeraient en faveur du premier projet. Si mon collègue est obligé de déclarer aux citoyens de Vancouver qu'il est dans l'impuissance d'obtenir les fonds voulus pour l'exécution de travaux productifs dans cette ville, travaux nécessaires au développement de son commerce, alors les électeurs lui poseront cette question: "Pourquoi êtes-vous partisan des dépenses du budget militaire, qui atteint un chiffre si énorme, alors que vous ne réussissez pas à obtenir les deniers voulus pour les travaux productifs nécessaires à cette ville?"

Je ne suis pas un soldat, mais je n'ai pas de préjugés. J'ai mes idées personnelles, mais j'essaye toujours d'étudier une question en l'examinant sous se deux faces. C'est là une dépense dont la population du Canada n'a pas besoin, du moins pour le présent, jusqu'à ce montant. Cette population est simple, confiante en elle-même, entreprenante, s'occupant chaque jour de son travail, cultivant les fermes, exploitant les

mines, développant les usines, s'occupant de ses intérêts de famille et améliorant ce grand pays, non seulement en développant ses ressources naturelles et en augmentant ses richesses, mais aussi en contribuant à la formation du plus beau type d'humanité qui puisse être trouvé dans aucun pays du monde. C'est là, monsieur l'Orateur, la plus grande contribution que nous puissions accorder à l'empire. En attirant dans notre pays une population toujours croissante, fidèle aux institutions britanniques dont nous jouissons, en développant les grandes ressources que nous possédons et en entourant notre population d'influences morales et en lui inculquant des principes élevés, nous fournissons à l'empire la meilleure contribution possible.

Si vous désirez fournir d'autres contributions à la flotte anglaise, prenez trois millions et demi ou quatre millions du budget que nous consacrons au militarisme dans notre pays: prenez la moitié de l'argent que vous accordez au militarisme au Canada, si vous devez faire une contribution à la marine britannique, mais vous ne pouvez pas accorder d'appui en effectuant des diminutions sur les dépenses nécessaires pour des travaux comme ceux que j'ai mentionnés et qui sont producteurs de revenus, qui créent et développent ce pays et qui contribuent à l'édification de son commerce et de son industrie. Suivant moi, en agissant ainsi vous perdriez par le robinet en économisant sur le fausset.

Dans les circonstances actuelles, à un moment où vous devez diminuer les dépenses, la population du Canada n'est pas décidée à défendre un principe de ce genre. N'ayant pas d'ennemi en vue, elle n'est pas disposée à soutenir un pareil principe si, comme conséquence, les intérêts producteurs du pays doivent en souffrir.

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

Reprise de la séance.

M. RALPH SMITH : Avant six heures, monsieur l'Orateur, je parlais de la nécessité pour le Gouvernement de maintenir, autant que possible, ses dépenses ordinaires pour les travaux publics producteurs de revenus, et je dirai qu'au moment où il était de toute évidence que rien n'était prévu pour certains travaux publics importants du pays dans le budget de cette année, nous avions néanmoins accordé une somme de $7,000,000 pour les dépenses de la milice. Je ne suis pas opposé à l'idée qu'il est indispensable de prévoir une somme raisonnable pour la force militaire du Canada; je crois que nos côtes devraient être protégés par des croiseurs chargés de surveiller les pêcheries et qu'il faudrait avoir une surveillance et une protection de police suffisante sur notre ligne de frontière. Mais ce que j'ai dit et ce que je répète, c'est qu'à l'heure où vous êtes obligés de diminuer les dépenses ordinaires du pays dans son état actuel de progrès et de développement, ce n'est pas le moment de dépenser $7,000,000 de l'argent du peuple pour le militarisme et tout ce qui est dépensé devrait plutôt l'être à l'avantage de la côte du Pacifique.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je désire porter à l'attention de la Chambre une question qui jusqu'ici n'a pas été étudiée par nous, mais qui mérite pourtant la considération sérieuse du Gouvernement et des membres du Parlement. Je veux parler de l'importation en franchise au Canada, du charbon bitumineux, en vertu d'une entente de réciprocité avec les Etats-Unis, question qui est devenue d'importance capitale en raison de la décision prise à son égard par le congrès des Etats-Unis.

Les honorables députés auront appris que le congrès des Etats-Unis, durant sa session spéciale, a pourvu dans l'échelle des tarifs à la possibilité de la réciprocité pour le charbon. Permettez-moi de demander au ministre des Douanes, et au ministre des Finances spécialement, de donner leur attention à cette question. Elle n'a pas encore été présentée, comme je l'ai dit, au Parlement, probablement parce qu'il n'y a pas eu d'occasion aussi propice que celle-ci qui nous a été fournie récemment en raison la politique adoptée par le congrès des Etats-Unis. Je vais m'efforcer de prouver qu'il n'existe pas de politique qui puisse être adoptée par le Canada pour contribuer autant à notre développement, spécialement à celui de l'Ouest, que la réciprocité pour le charbon entre les Etats-Unis et notre pays. Je sais que nos amis de l'extrême Est, en leur qualité de producteurs de charbon, peuvent avoir des objections raisonnables au fait que je leur présenterai et j'ai beaucoup de respect pour leur opinion sur ce point. J'ai beaucoup de considération pour les grands placements d'argent qui ont été heureux dans les opérations de charbonnage de la Nouvelle-Ecosse, mais on doit se souvenir que nous avons des mines de charbon aussi dans la Colombie-Anglaise et dans l'Alberta, et je désire signaler que la situation géographique du Canada fait de l'offre des Etats-Unis de laisser entrer le charbon en franchise, un des plus grands avantages qui nous aient été proposés depuis de longues années.

Quand on a prévu dans le tarif des Etats-Unis une disposition permettant la possibilité de la réciprocité pour le charbon, il s'est produit dans la Colombie-Anglaise, un sentiment très opposé à cette réciprocité. Je représente probablement plus d'intérêts miniers de charbon dans la province qu'aucun autre député de la Colombie-Anglaise et j'ai été prié, non seulement par les consommateurs de charbon, mais par les pro-

ducteurs eux-mêmes de la Colombie-Anglaise, de porter cette question à l'attention du Gouvernement. Je donnerai des preuves de ces sentiments qui existent dans la Colombie-Anglaise, et si le congrès des Etats-Unis voulait continuer à faire le nécessaire pour admettre la réciprocité en matière de charbon, alors je présenterais au gouvernement canadien la modeste requête de le prier d'examiner avec soin cette importante question et de tirer parti de ce qu'ils pourraient nous offrir. Je communiquerai à la Chambre certaines lettres que j'ai reçues de la Colombie-Anglaise de façon à ce qu'elles soient, avec la permission de mes honorables collègues. imprimées dans le hansard. J'ai reçu les lettres suivantes du directeur d'une des mines les plus importantes en exploitation dans la Colombie-Anglaise.

WESTERN FUEL COMPANY.

Nanaïmo (C.-A.), 26 janvier 1909.

Monsieur Ralph Smith, M.P.,
Chambres des communes, Ottawa.

Cher monsieur Smith,—Vous êtes informé, sans doute, que, sous la pression d'un sentimet qui se développe aux Etats-Unis, le parti de la majorité à Washington étudie quelques changements à apporter dans l'échelle du tarif et les dispositions qui ont été faites devant le comité ont fait naître quelques questions assez curieuses et intéressantes au sujet du libre-échange avec le Canada.

QUESTION DU CHARBON.

Les propriétaires de mines de charbon bitumineux dans la Pennsylvanie centrale, le Maryland et la Virginie, dont les exploitations se trouvent près des rivages de l'Atlantique, sont opposés à ce changement, parce qu'il accorderait au charbon de la Nouvelle-Ecosse une libre entrée dans les ports de la Nouvelle-Angleterre. Je crois que l'on constatera que les mines de la Nouvelle-Ecosse n'expédient que le menu charbon, qui est admis au taux de 15 cts et dont on se sert pour produire de la vapeur et du gaz.

Les avis sont différents parmi les producteurs d'anthracite et ceux des mines de charbon bitumineux qui sont placés de telle façon, dans la région des Grands lacs, qu'ils peuvent atteindre le territoire canadien qui consume le charbon entre Winnipeg et Montréal et qui, dit-on, importe environ 7,000,000 de tonnes par année. Ils désirent le libre-échange parce que cela leur procurera un débouché illimité sur ces marchés.

Un peu plus à l'ouest, on rencontre de l'opposition chez les propritéaires de mines du Wyoming et du Montana qui redoutent l'entrée des charbons de la région du Nid-de-Corbeau dans le territoire situé immédiatement au sud de la frontière canadienne; le chemin de fer du Great-Northern favorise, dit-on, la réciprocité, parce qu'il est fortement intéressé dans les mines de charbon du Nid-de-Corbeau et il désire naturellement obtenir du combustible bon marché.

En avançant encore plus dans l'ouest, on rencontre de l'opposition parmi les propriétaires de mines de l'état de Washington, dont le développement des ressources minières ne s'est pas fait parallèlement à la demande croissante de la région. Ils ne peuvent pas alimenter actuellement leur propre marché, et pendant la dernière période de froid ils ont dû avoir recours au charbon de la Colombie-Anglaise pour compléter ce qui leur manquait.

De plus, leur provision de charbon utilisable pour les besoins domestiques est tellement limitée et les prix maintenus par les marchands qui fournissent directement le public ont été si élevés, que malgré leur proximité par chemin de fer des centres de consommation de Puget-Sound, leurs marchands locaux ont envoyé des bateaux à l'île de Vancouver, ont payé le fret de l'eau et un droit de 67 cents et ont vendu du charbon à Seattle d'après l'échelle des prix avec un profit raisonnable. Naturellement, pour le même prix, le charbon de l'île de Vancouver serait maître du commerce en raison de sa meilleure qualité. De sorte que, pour la première fois, notre charbon a pu prendre pied solidement à Seattle et dans les marchés du voisinage.

Tout cela est préliminaire à la question.

Si le congrès de Washington devait persister dans sa disposition d'établir la réciprocité relativement au charbon, est-ce votre opinion personnelle que le gouvernement Laurier serait disposé à discuter ces conditions?

Cette entente ne pourrait être que d'un grand bénéfice pour le Canada, parce qu'elle accorderait l'entrée gratuite des charbons du Canada et diminuerait le coût du combustible importé dans cette région intermédiaire du pays où il n'existe pas de mines de charbon.

La réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis en matière de charbon présenterait l'avantage sur tout charbon qui entrerait de l'étranger aux Etats-Unis en ce que le produit de l'île de Vancouver entrant dans les ports américains du Pacifique, dans l'Alaska, et les îles d'Hawaï ne serait pas imposé, ce qui ne serait pas le cas pour le charbon de l'Australie et du Japon.

Votre dévoué,
JOHN HOWARD,
Président.

WESTERN FUEL COMPANY.

18 mars 1909.

Monsieur Ralph Smith, M.P.,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur,—Nous sommes informés aujourd'hui que le nouveau bill du tarif qui vient d'être présenté à Washington contient des dispositions pour l'entrée en franchise aux Etats-Unis du charbon des pays qui admettront le charbon américain en franchise.

C'est une question économique que le Canada doit considérer pour savoir si la perte de revenus provenant des droits de douane sur le charbon américain, serait compensée par l'avantage accordé aux intérêts producteurs de charbon, grâce à un marché plus étendu qu'ils trouveraient aux Etats-Unis.

Vous avez comme centre producteur de charbon la Nouvelle-Ecosse, la région du Nid-du-Corbeau et l'île de Vancouver. Ce dernier centre dépend en plus grande partie du marché des Etats-Unis.

Le Canada importe des Etats-Unis dans la région située entre Winnipeg et disons Montréal.

L'entrée en franchise du charbon américain au Canada, accorderait aux consommateurs une diminution sur 7,000,000 de tonnes de com-

bustible. Ces chiffres sont pris dans les dépositions faites récemment au comité du congrès des Etats-Unis.

L'importation en franchise aux Etats-Unis du charbon du Canada serait comme une extension à nos marchés, amènerait un plus grand développement de nos ressources et une plus grande abondance de main-d'œuvre.

Comme exemple, la situation à Puget-Sound a permis à notre compagnie d'y entrer en concurrence pour la première fois, au mois de septembre dernier. Depuis lors, ce marché a acheté de nous une quantité équivalente en tonnage à la production d'un mois entier de nos mines. Avec la suppression du droit de 67 cents, nous pourrions développer beaucoup notre vente.

L'Australie est notre concurrent actuellement en Californie. Le charbon américain ne peut être envoyé par aucun moyen en Australie. Par conséquent, sans aucune diminution de revenus pour ce Gouvernement et sans aucun risque de concurrence pour ses mines de charbon sur son marché national, l'Australie pourrait adopter une loi admettant en franchise les importations de charbon des Etats-Unis et par ce moyen obtiendrait l'entrée en franchise de son charbon en Californie.

Je vous ai indiqué ces deux exemples pris sur le vif, pour faire comprendre l'intérêt que présente au point de vue des industries et de la classe ouvrière dans vos circonscriptions l'admission en franchise au Canada de la houille à provenance des Etats-Unis.

Si le Canada peut se passer des recettes qui lui sont fournies à l'heure qu'il est par les droits de douane perçus sur les importations de houille à provenance des Etats-Unis, les habitants de l'Ontario se trouveront à profiter d'une réduction dans le prix du combustible, et les autres avantages seront assurés aux populations minières du Dominion.

Votre,etc.,
JOHN L. HOWARD.

Qu'on me permette de citer l'article suivant de la presse quotidienne de la côte du Pacifique comme indice de l'opinion publique à cet égard:

Toute question relative à une industrie est de nature à intéresser la population habitant le pays où s'exerce cette industrie, et il s'ensuit naturellement que l'intérêt inspiré par cette question sera grand en proportion même de l'importance de l'industrie. En ce moment même, le congrès des Etats-Unis, tant le Sénat que la Chambre des représentants convoqués en session spéciale, se trouve en pleine discussion du tarif. Comme le tarif touche aux intérêts de toutes les classes, il n'est pas étonnant que le projet de loi déposé par M. Payne, président du comité des voies et moyens, et portant son nom, soit l'objet de beaucoup de discussion, de commentaires tant favorables que défavorables, et que cette discussion soit d'un intérêt mondial.

Cependant on est généralement d'avis que le projet de loi sera adopté et sera sanctionné absolument dans les termes du rapport fait par le comité des voies et moyens. Pour les Canadiens la question qui se pose naturellement est celle-ci: en quoi la situation du Dominion sera-elle modifiée par les dispositions du projet de loi tarifaire de Payne. Entre autres choses, le projet de loi tend à établir un régime de réciprocité conditionnelle à l'égard du bois et de la houille. Nombre d'autres articles d'intérêt pour le Canada, sont également visés, mais les plus importants pour l'ensemble du Dominion, ce sont le bois et la houille. Si nous laissons de côté pour le moment la question du bois, qui tout en étant d'une très grande importance pour la Colombie-Anglaise et l'île de Vancouver, ne saurait être considérée qu'à la suite du charbon dans une discussion des ressources de l'île de Vancouver, nous voyons que le bill Payne tend à mettre la houille bitumineuse sur la liste des articles admis en franchise à l'égard de tout pays accordant la réciprocité sur cet article. Sous le régime du tarif Dingley, ou actuel, il est exigé un droit de 67 cents par tonne de charbon expédié de Nanaïmo, Ladysmith, ou Union, à San-Francisco, ou aux ports du détroit de Puget et de l'Alaska. La Colombie-Anglaise ne reçoit pas de charbon de l'étranger. Mais de grandes quantités de charbon des Etats-Unis parviennent dans la région des praires en passant par les ports des Grands lacs. Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, est le principal centre de distribution pour la région des prairies. La Nouvelle-Ecosse expédie une assez grande quantité de charbon sur les états de la Nouvelle-Angleterre, et sous un régime de réciprocité, cette province trouverait un écoulement plus large pour son charbon de ce côté. En outre, sous un régime de réciprocité, les Canadiens habitant la région des prairies et à de grandes distances des charbonnages canadiens, trouveraient à s'approvisionner à meilleur compte de l'autre côté de la frontière; d'autre part, des charbonnages du Canada seraient à même (et ne manqueraient pas) d'étendre le cercle de leurs opérations dans les Etats-Unis. En attendant, qu'est-ce que gagne ou perd le Canada, par suite de l'établissement d'un régime de réciprocité pour l'exportation et l'importation de la houille? Abstraction faite des mines de la Nouvelle-Ecosse, qui théoriquement pourront perdre un peu de leurs débouchés au Canada, tout le Dominion va en profiter grandement, et nous habitants de la Colombie-Anglaise et de l'île de Vancouver. Il paraîtrait que, dans le cours de l'année dernière, la compagnie Western Fuel, a expédié à peu près 70,000 tonnes de charbon à Seattle, Tocoma, Bellingham, et autres villes du détroit, pour ne rien dire des marchés de San-Francisco et de San-Diego. Elle a même expédié du charbon à Spokane, dans l'état de Washington; et s'il est établi un régime de réciprocité, elle pourra dans une très grande mesure agrandir le cercle de ses opérations, au point de pouvoir maintenir en pleine activité tous les charbonnages de l'île d'ici à nombre d'années.

Cependant, ces houillères de l'île Vancouver ont un concurrent dans les centres de littoral; c'est l'Australie. Le continent australien est en mesure de produire et produit, de la houille à bon marché; et si cette houille n'est pas d'une qualité aussi bonne que celle à provenance de l'île de Vancouver, il est possible d'en faire l'extraction et la vente à moins de frais. Nous de Nanaïmo, nous avons un souvenir très vif de la répercussion qu'a eue sur notre prospérité l'encombrement des dépôts de charbon de San-Francisco d'envois de charbon australien. Des fonctionnaires de la compagnie Western Fuel déclarent qu'ils

n'ont aucune crainte de la concurrence du charbon australien en dehors de San-Francisco, et que, même dans cet endroit, ils ne la redoutent guère, à moins qu'il ne soit accordé quelque avantage à ce charbon.

Une autre indication du sentiment public se trouve dans les vœux exprimés par les chambres de commerce associées de l'est de la Colombie-Anglaise, et dont on m'a transmis le texte avec la lettre suivante:

Rossland (C.-A.), 1er février 1909.

A Monsieur Ralph Smith, M.P.,
Ottawa, Ont.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer qu'à la onzième convention annuelle des chambres de commerce associées de l'est de la Colombie-Anglaise, le vœu suivant a été unanimement émis:

Abolition du droit sur le charbon et le coke entre le Canada et les Etats-Unis.

Arrêté: Notre association émet le vœu que le gouvernement canadien entre en négociations avec le gouvernement des Etats-Unis en vue de l'abolition réciproque des droits de douane sur le charbon et le coke.

Une telle convention réciproque aurait les effets suivants :

1. Elle abaisserait le prix du combustible dans beaucoup de parties du Canada, surtout à proximité des Grands lacs et dans le Manitoba.

2. S'il est possible qu'elle gêne les opérations des grandes compagnies de charbonnage de la Nouvelle-Ecosse, dans la province de Québec, et sur les bords des Grands lacs, ces compagnies seront probablement plus que dédommagées par le développement de leurs opérations le long du littoral de l'Atlantique.

3. Elle assurera de nouveaux débouchés au charbon de la Colombie-Anglaise et de l'Alberta dans les états du Sud.

4. Elle tendra probablement, par suite de l'ouverture de ces nouveaux débouchés, à réduire le prix de revient du charbon et du coke dans la Colombie-Anglaise, ce qui assurera, sinon une baisse dans les prix pour l'avantage du consommateur, du moins le maintien des prix actuels.

J'ai été prié par notre Exécutif de soumettre cette affaire à votre sérieux examen, afin de faire adopter les mesures qui semblent au mieux des intérêts du public canadien.

Votre, etc.,
A. B. MACKENZIE.

Voici ce que je relève à l'égard de cette question dans le compte rendu paru ces jours derniers de conversations tenues avec deux industriels importants intéressés dans les charbonnages, l'un dans la Colombie-Anglaise et l'autre dans la Nouvelle-Ecosse. Je veux parler de M. Lindsay, président et surintendant depuis nombre d'années de la compagnie de charbonnages de Crow's-Nest, et de M. D. D. Mann, propriétaire de charbonnages dans la Nouvelle-Ecosse. C'était à l'occasion des changements effectués dans le tarif des Etats-Unis. M. Lindsay s'est exprimé en ces termes:

A l'égard du charbon bitumineux et du coke si le Canada accepte un régime de réciprocité, la Colombie-Anglaise trouvera un débouché plus avantageux pour son charbon dans les Etats-Unis. Comme le Canada n'impose pas de droit sur le coke, le droit imposé par les Etats-Unis va être supprimé. Le Canada impose un droit de 53c sur la houille bitumineuse, ce droit devra donc être supprimé si nous voulons avoir la réciprocité.

Voici ce qu'on fait dire à M. Mann:

Il ne devrait pas y avoir de droit sur le charbon. La position géographique des deux pays l'exige. Ici, dans l'est du Canada, dans Ontario et Québec, nous n'avons pas de charbon, tandis que vers le sud, il s'en trouve des quantités illimitées. Dans les états de l'ouest des Etats-Unis, il n'y a pas de charbon, tandis que plus au nord, dans le Canada, il s'en trouve des quantités illimitées. Alors, pourquoi ne pas établir un régime de libre-échange pour le charbon. Un tel régime dispenserait de remorquages coûteux sur les chemins de fer d'un littoral à l'autre au Canada, et d'un littoral à l'autre dans les Etats-Unis.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je désire signaler à l'attention du Parlement les capitaux engagés dans les charbonnages de la Colombie-Anglaise et de l'Alberta. L'exploitation des mines de la Nouvelle-Ecosse a reposé presque entièrement jusqu'à ces années dernières, sur les demandes d'un marché étranger, celui des Etats-Unis. L'honorable représentant du Cap-Breton, qui, l'autre jour, a pris la parole à l'appui d'une résolution pour le relèvement des droits sur le charbon, a déclaré qu'il était important d'imposer un droit protecteur en vue d'assurer le marché canadien à nos charbons. La difficulté dans la Colombie-Anglaise, c'est de trouver un débouché pour nos charbons, et les conditions géographiques sont telles qu'il en sera toujours ainsi. La Colombie-Anglaise devra toujours compter sur l'étranger pour l'écoulement d'une grande partie de la houille extraite de ses mines. Soit dit en passant, à l'acquit de notre Gouvernement, il y a dix ans, avant la catastrophe de San Francisco, 90 pour 100 du charbon extrait dans la Colombie-Anglaise trouvaient leur écoulement du côté des Etats-Unis. Il n'aurait jamais existé de charbonnage dans la Colombie-Anglaise, n'eut été le marché des Etats-Unis. La compagnie de la baie d'Hudson, qui exploitait les houillères de la Colombie-Anglaise il y a cinquante ans, n'avait pas d'autre marché que les Etats-Unis. Je suis heureux de pouvoir dire qu'à l'heure actuelle il est consommé au Canada 60 p. 100 du charbon extrait de ces mines, le reste étant expédié aux Etats-Unis. Ce que j'en dis est pour faire voir que les charbonnages de la Colombie-Anglaise, au point de vue du marché national, se sont développés dans les derniers dix ans plus qu'ils ne l'avaient fait depuis la Confédération. Circonstance remarquable, tandis qu'il y a dix ans, 10 p. 100 seulement de la houille extraite dans l'île de Vancouver se consommait au Canada, aujourd'hui c'est 60 p. 100 que le Canada consomme. Mais depuis

que s'est produite la panique financière aux Etats-Unis, les mines n'ont été exploitées que les deux tiers du temps, par suite de la restriction des débouchés aux Etats-Unis, conséquence de le fermeture de leurs ateliers et du ralentissement de leurs affaires, causés par la gêne financière. On me permettra d'indiquer à la Chambre l'état actuel des charbonnages de la Colombie-Anglaise et de l'Alberta.

Nous avons dans la Colombie-Anglaise la compagnie des charbonnages Wellington, la compagnie Western-Fuel, la compagnie Crow's Nest Pass Coal and Coke, les mines de Wellington-sud, la compagnie des charbonnages Vancouver-Nanaïma, la compagnie Nicola-Valley Coal and Coke, la compagnie MacGowan, de Vancouver; et depuis 1907, la compagnie du Pacifique-Canadien a commencé l'exploitation de ses mines à Hosmer. Nous avons dans la Colombie-Anglaise une somme totale de $20,000,000 d'engagée dans les charbonnages, donnant de l'emploi directement à 7,000 mineurs et faisant vivre une population de 30,000 personnes. En 1907, l'année la plus récente pour laquelle il m'a été possible d'obtenir des statistiques, la production a été de près de 2,000,000 de tonnes, d'une valeur approximative de $7,637,713. La superficie totale des gisements carbonifères de la Colombie-Anglaise, d'après ce que j'ai pu voir dans les rapports géologiques du Canada, est de 1,123 milles carrés, contenant 38,642,000,000 de tonnes de charbon bitumineux, 20,000,000 de tonnes d'anthracite, et 314,000,000 de tonnes de lignite. Ce sont là les gisements connus. Sans doute, il existe dans la Colombie-Anglaise d'immenses gîtes de charbon dont on connaît fort peu de chose. L'exportation totale de houille de la Colombie-Anglaise sur les Etats-Unis en 1907 a été de 733,224 tonnes, soit, comme je l'ai dit, 40 p. 100 de la production totale; de sorte que si nous avions la réciprocité pour le charbon, la Colombie-Anglaise aurait pour bien dire le monopole des marchés des états de l'Ouest américain.

A ce sujet je dirai que je me suis renseigné quant aux charbonnages de l'Alberta, et le même état de choses ou à peu près y existe. Quatre-vingts compagnies s'y adonnent à l'extraction de la houille, houille bitumineuse et lignite surtout, plus une petite quantité d'anthracite. Ces compagnies représentent un capital souscrit de $40,000,000 et un capital versé d'à peu près $14,000,000. J'ai été surpris de constater la forte somme payée sous forme de salaire et les grandes quantités de houille extraites. Dans les charbonnages de l'Alberta, les salaires forment un total de $3,500,000 par année, et le nombre des ouvriers est en moyenne de 37,800.

La production totale de 1907, y compris le coke et les briquettes, a été de 1,958,112 tonnes. La superficie, d'après les rapports géologiques, comprend 19,589 milles carrés, contenant 44,530,000 tonnes de houille grasse, 440,000,000 tonnes d'anthracite et 60,000,000 tones de lignite. Il est facile de voir, que pour l'exploitation de ces immences terrains houillers, un libre accès au marché américain nous serait d'un énorme avantage. L'exploitation de ces gîtes dépend, en grande partie, du marché américain, et si cela ne doit pas trop nuire aux autres parties du Canada et doit avoir un résultat avantageux pour le pays en général, le Gouvernement devrait profiter de toute offre qui pourrait lui être faite par les Etats-Unis pour faire admettre notre houille plus librement sur le marché américain.

Permettez-moi de signaler un autre fait. Les provinces centrales du Canada ne contiennent pas de terrains houillers. Dans le Manitoba, il y a peut-être quelques gîtes de houille de qualité inférieure, mais je ne crois pas que d'ici à bien longtemps, cette province puisse produire assez de houille pour la consommation intérieure. A l'heure présente, elle importe des Etats-Unis 98 p. 100 de la houille qu'elle consomme. Il n'y a pas de houille dans Ontario, et il n'y en aura probablement jamais. C'est une grande province industrielle, très peuplée et qui est et sera peut-être toujours dans la nécessité de se servir de houille importée. Je ne crois pas qu'il soit possible d'améliorer suffisamment les moyens de transport et de mettre assez de capitaux dans les terrains houillers de la Nouvelle-Ecosse, si l'on tient compte de la concurrence, pour pouvoir alimenter le marché d'Ontario.

J'ai ici une compilation allant de 1889 à 1908, des importations de houille au Canada durant cette période et je demande à la Chambre de remarquer l'augmentation constante de l'importation de ce produit. Que démontre ce tableau? Il fait voir que dans les grands centres industriels du Canada qui ont besoin de houille et ne peuvent s'en procurer que de l'étranger, l'industrie prend une telle expansion que l'importation de la houille, sur laquelle il y a à acquitter un droit de 53 cents par tonne, augmente dans des proportions énormes.

M. R. SMITH.

ÉTAT indiquant la valeur et la quantité de houille grasse, menue, entrée pour la consommation au Canada durant les dix dernières années, aussi indiquant les droits perçus.

	HOUILLE GRASSE.			POUSSIÈRE DE HOUILLE GRASSE.		
Exercices.	Tonnes.	Valeur.	Droit.	Tonnes.	Valeur.	Droits.
1899	2,171,358	$ 3,691,916	$1,146,448	276,547	$ 44,717	$ 7,981
1890	2,439,764	4,310,964	1,291,375	330,174	98,349	17,783
1901	2,516,392	4,956,025	1,329,519	414,432	275,559	40,292
1902	3,047,392	5,712,058	1,608,438	489,548	264,550	44,557
1903	3,511,412	7,776,717	1,849,808	550,883	420,317	64,522
1904	4,053,900	9,108,208	2,127,417	608,041	544,123	80,061
1905	4,176,274	8,002,896	2,206,283	650,261	343,456	69,330
1906	4,495,550	8,360,349	2,379,196	747,251	489 180	83,795
*1907	3,807,604	7,491,045	2,012,373	627,725	564,955	80,628
1908	6,485,400	13,596,606	3,436,992	1,154,721	1,247,183	161,595

* 9 mois.

En 1889, nous avons importé au Canada 2,171,358 tonnes de houille grasse, d'une valeur de $3,691,915 et sur cette importation nous avons payé $1,146,448, en droits. Nous avons importé 276,547 tonnes de poussière de houille, d'une valeur de $44,717, sur laquelle nous avons payé $7,981 de droits. Cela était en 1889. En 1908, nous avons importé 6,485,400 tonnes de houille grasse d'une valeur de $13,596,606 et nous avons payé $3,436,992 en droits.

Je ne doute pas que ce qui inquiète mon excellent ami, le ministre des Douanes, dans cette affaire, c'est la question des droits. Il se demande probablement comment nous nous procurerons un revenu si nous abolissons cette protection. Voici ce que je répondrais à cette question: je suis convaincu que dans quelques années, l'énorme expansion du commerce et des industries, dans la Colombie-Anglaise, l'Ouest et Ontario, à la suite de l'admission en franchise de la houille, ferait beaucoup plus que compenser la perte du droit que le Gouvernement a perçu en 1908. Voilà ce que je répondrais à mon honorable ami, le ministre des Douanes.

Les chiffres que je viens de citer font voir que dans les grands centres industriels et producteurs qui ne fournissent pas de houille et où il faut l'importer en payant un droit de 53 cents par tonne, il serait de bonne politique d'accepter l'offre des Etats-Unis, si l'on nous offrait d'admettre notre charbon en franchise sur leur marché.

J'ai préparé un autre tableau indiquant les quantités de houille consommées par nos chemins de fer en 1908. Je n'ai pris qu'une seule année, mais on peut voir que cette consommation est énorme. L'industrie des chemins de fer est une des plus importantes de ce pays et la houille en est le facteur essentiel.

La houille est aussi nécessaire à la vie industrielle de la nation, que le pain est nécessaire à la vie humaine. Voici un état de la consommation de houille par les locomotives du chemin de fer canadien du Pacifique, durant l'année expirée le 30 juin 1908:

Locomotives.	Nombre de tonnes.
Voyageurs	624,588
Marchandises	1,373,985
Garage	241,308
Construction	178,529
Divers	84,719
Spécial	1.096
Total	2,504,225

Coût moyen au lieu de distribution, $3.12; coût total, $7,813,182.

Ainsi les locomotives du chemin de fer canadien du Pacifique ont consommé l'an dernier 2,504,225 tonnes de houille, au prix moyen, au point de distribution, de $3.12, et au prix total de $7,813,182. On me dira peut-être que cela ne constitue qu'une taxe sur les compagnies de chemin de fer. Pour ma part, je ne me laisse pas égarer par un raisonnement de cette nature. On peut prétendre que si nous avons une loi pour fixer les tarifs des voyageurs et des marchandises, si nous pouvons obliger les compagnies de chemin de fer à abaisser leurs tarifs au point minimum, il n'est que juste de leur imposer cette taxe. Mais on me permettra de faire observer qu'en fin de compte c'est le public qui paie le droit imposé sur la houille consommée par les chemins de fer. Quand une compagnie de chemin de fer soumet à la commission des chemins de fer, un état de ses frais d'exploitation, la commission doit tenir compte des droits que la compagnie paie sur un produit indispensable à l'exploitation des voies ferrées.

Voici maintenant un état de la quantité de houille consommée par les locomotives du chemin de fer Grand-Tronc:

Chemin de fer du Grand-Tronc.

Locomotives.	Nombre de tonnes.
Voyageurs	410,975
Marchandises	905,676
Garage	165,577
Construction	36,790
Total	1,519,018

Coût moyen au point de distribution, $2.76; co&t total, $4,192,489.68.

On voit par là qu'en 1908 cette compagnie a consommé 1,519,018 tonnes de houille, au prix moyen de $2.76 par tonne, au point de distribution, et au prix total de $4,192,-489.

Passons maintenant à l'Intercolonial Voici un état des quantités de houille consommées par les locomotives de cette ligne, pendant la même année.

Chemin de fer intercolonial.

Locomotives.	Nombre de tonnes.
Voyageurs	133,602
Marchandises	351,273
Garage	55,552
Travaux	30,623
Total	571,050

Coût moyen au point de distribution, $3.04; coût total, $1,735,992.

Permettez moi une digression pour poser la question suivante: Comment se fait-il que la houille, dans les régions houillères du littoral de l'Atlantique, coûte à l'Intercolonial 30 cts de plus par tonne qu'aux autres lignes de chemin de fer? Pourquoi cela? Parce qu'ici la concurrence fait défaut. L'Intercolonial, un chemin de fer de l'Etat, s'approvisionne exclusivement dans la Nouvelle-Ecosse, ne consomme que de la houille canadienne. Voilà ce qui, à mon sens, explique pourquoi l'Intercolonial paie plus cher que les autres compagnies; cela constitue une charge sur le peuple et met l'Intercolonial dans une position d'infériorité à l'égard des autres lignes.

Voici un autre état indiquant la quantité de houille consommée par les locomotives du Nord-Canadien:

Nord-Canadien.

Locomotives.	Nombre de tonnes.
Voyageurs	61,218
Marchandises	190,489
Garage	23,009
Construction	13,600
Total	288,316

Coût moyen au point de distribution, $3.85; coût total, $1,110,016.60.

Récapitulation.

	Tonnes.	Coût.
C.P.R., consommation	2,504,225	$ 7,813,182
I.C.R., "	571,050	1,735,992
G.T., "	1,519,018	4,192,487
C.N.R., "	288,316	1,110,016
Total	4,882,609	$14,851,677

Je considère qu'une déduction de 53 cts. sur chacune de ces tonnes de houille, représenterait un abaissement notable dans les frais d'exploitation des chemins de fer de ce pays. Voilà une question qui mérite d'attirer l'attention de l'honorable ministre des Douanes et de l'honorable ministre des Finances.

M. R. SMITH.

M. McKENZIE: Quand on a aboli les droits sur l'anthracite, le consommateur canadien l'a-t-il payé moins cher?

M. R. SMITH: Il se consomme fort peu d'anthracite. . . .

M. McKENZIE: Vous ne répondez pas à ma question

M. R. SMITH: La consommation de l'anthracite dans Ontario est très restreinte comparée à ce que l'industrie consomme de houille grasse. (Protestations.)

J'ai tiré une conclusion qui me paraît logique. Si mes honorables amis sont d'avis que l'abolition du droit n'abaisserait pas les prix actuels, c'est donc que ce droit ne protège en aucune façon l'industrie houillère.

M. McKENZIE: Le revenu en serait diminué d'autant.

M. R. SMITH: Je ne supposais pas que mon honorable ami envisageait la question à ce point de vue. Je prétends que l'essor considérable que l'admission en franchise de la houille grasse ferait prendre à l'industrie canadienne aurait pour effet, en quelques années, de faire prendre à notre commerce des proportions qui compenseraient amplement la perte de revenu. Quoi qu'il en soit, je me rends compte de la force de l'objection de mon honorable ami. Pour l'Ouest, cette question est des plus importantes; elle est aussi d'une importance extrême pour les provinces d'Ontario et de Québec. Je la livre aux réflexions de mes honorables collègues, comptant qu'ils trouveront de bons arguments sur quoi se fonder.

Il y a quelques jours, le ministre des Finances recevait un document des représentants de l'industrie du gaz au Canada. Je ne connais pas la valeur de ce document, n'ayant pas étudié cette question; mais comme tous mes collègues, j'ai reçu un exemplaire dont je citerai quelques paragraphes:

3. Les compagnies de gaz du Canada ont importé des Etats-Unis 170,000 tonnes de houille grasse pour la fabrication du gaz. Cette année, cette importation atteindra 350,000 tonnes.

4. Nous sommes obligés d'importer la houille grasse des Etats-Unis pour deux raisons:

1) Parce qu'il n'est pas possible de produire du gaz économiquement avec la houille de la Nouvelle-Ecosse.

M. E. M. MACDONALD: C'est faux.

M. SMITH: Je ne garantis pas l'exactitude de ce document. Il m'a été adressé et je le donne pour ce qu'il vaut. J'espère que les représentants de la Nouvelle-Ecosse pourront en démontrer l'inexactitude. Mais je me crois tenu d'en faire part à la Chambre:

Depuis quelques années, les compagnies de gaz, celles de Montréal et de Québec notam-

ment, ont dû cesser de se servir de la houille de la Nouvelle-Ecosse qu'elles utilisaient autrefois.

2) Parce que le coût du transport, des houillères canadiennes aux lieux de consommation, est prohibitif.

M. McKENZIE: L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous indiquer la provenances de ces renseignements ?

M. R. SMITH : Je le répète, il s'agit ici d'un document que les représentants de l'industrie du gaz ont adressé au ministre des Finances il y a quelques jours.

M. E. M. MACDONALD : Que l'honorable député souffre que je l'interrompe. Sait-il que ce que veulent ces personnes, c'est que le Gouvernement impose un droit sur le coke dont l'importation est libre à l'heure actuelle ?

M. R. SMITH : Je crois, en effet, que c'est ce que l'on demande un peu plus loin; mais je considère que les assertions contenus dans les deux paragraphes dont je viens de donner lecture exigent quelque explication de la part de ceux qui combattent ce principe.

Je veux faire une autre observation au sujet de la position de la Nouvelle-Ecosse, qui me préoccupe beaucoup. Voici un document dont l'auteur, M. W. C. Milner, ne m'est pas connu. . .

M. McKENZIE: Ah! ah!

M. R. SMITH : Je ne le connais pas.

M. McKENZIE: Nous le connaissons nous.

M. R. SMITH : C'est peut-être un tory.

M. McKENZIE: Sans doute,—et un pur.

M. RAPLH SMITH: M. Milner a donné lecture devant l'association minière de la Nouvelle-Ecosse d'un travail où il cite des faits et des chiffres pour démontrer que s'il n'existait pas de droits, la houille de la Nouvelle-Ecosse pourrait s'exporter dans la Nouvelle-Angleterre sans que les consommateurs canadiens eussent à en souffrir. Ne pouvant citer l'ouvrage tout entier, je veux néanmoins en lire quelques paragraphes. Comme je l'ai dit, il s'agit d'un document public dont lecture fut faite devant une institution importante de la Nouvelle-Ecosse par un citoyen de cette province, d'un document qui parle par soi-même. Ce qu'il vaut, je l'ignore; je vais en donner communication à la Chambre laissant à mes honorables collègues de la Nouvelle-Ecosse le soin de réfuter les assertions de l'auteur:

Pour les Provinces maritimes comme pour le Canada tout entier, le commerce avec les Etats-Unis avait déjà, en 1849, pris une importance telle, que tous les gouvernements du Canada s'entendirent entre eux pour en favoriser le développement. Les Etats-Unis ne tardèrent pas à devenir le principal débouché de notre production houillère.

Je dois faire observer en passant que la permanence et le développement de l'exploitation minière dans l'Ouest doit logiquement et nécessairement dépendre des débouchés à l'étranger, tout comme, suivant l'auteur de ce document, le développement de l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse dépendait, il y a cinquante ans, de la demande de la Nouvelle-Angleterre.

Les Etats-Unis ne tardèrent pas à devenir le principal débouché de notre production, houillère. Dès 1820, le rendement des houillères de la Nouvelle-Ecosse était de plus de 10,000 tonnes par année; en 1826, il se chiffrait à plus de 100,000 tonnes, et à plus de 200,000 en 1850, et les Etats-Unis en achetaient beaucoup plus que la moitié. En 1853, le droit *ad valorem* étant de 24 cents, il s'exportait 120,000 tonnes sur un rendement de 217,000. Lors de l'abrogation du régime de réciprocité, en 1866, ce n'était plus 120,000 tonnes que nous exportions, mais 404,000. Des 588,000 tonnes de charbon provenant de nos houillères, les Etats-Unis nous en achetaient plus de 400,000, soit à peu près les quatre cinquièmes.

Ce document renferme d'autres passages que j'ai soulignés, mais dont je ne crois pas devoir donner lecture. Représentant de la province du littoral du Pacifique, j'ai pensé qu'il m'incombait d'appeler l'attention de la Chambre sur cette question. Il ne me reste plus qu'une dernière observation à faire. Il semble que depuis l'origine du régime fédératif, le gouvernement fédéral se soit donné pour règle de fournir aux Etats-Unis l'occasion d'établir la réciprocité à l'égard de certains produits, y compris la houille. En 1879, ainsi qu'il est dit dans ce document, la politique nationale elle-même ne laissait pas de pourvoir à l'établissement entre les deux pays d'un régime de réciprocité à l'égard de certains produits naturels, de la houille et du coke notamment.

En me reportant à l'annexe du tarif de 1906, j'ai constaté que certaine disposition permettait aux Etats-Unis de faire certaines conventions de commerce avec le Canada; dans ce but, le Gouverneur en conseil fut autorisé à se prévaloir de toute réduction du tarif américain. Cette offre depuis si longtemps faite aux Etats-Unis se trouve éliminée du tarif de 1907. J'invite le ministre des Finances a étudier cette question.

Je remarque que le projet de tarif dont le sénat américain est actuellement saisi ne renferme aucune disposition relative à la réciprocité. Au cours d'un voyage que j'ai fait aux Etats-Unis, il y a deux semaines, je me suis tout particulièrement occupé de cette question, et j'ai appris que le droit sur la houille sera certainement abaissé à 40 cents la tonne. Si nous avions encore dans notre tarif l'annexe qui s'y trouvait en 1906, le Gouvernement serait autorisé à se prévaloir de cette réduction du tarif américain, ce qu'il ne peut pas faire aujourd'hui. Ce que je tiens à faire ressortir, c'est que si

le gouvernement américain nous offrait la réciprocité à l'égard de la houille, le gouvernement canadien devrait se trouver en mesure d'accepter.

Sans oublier les titres de la Nouvelle-Ecosse, je ne vois pas pourquoi cette province ne pourrait pas soutenir la concurrence au Canada aussi bien que dans la Nouvelle-Angleterre. Je ne sais rien de plus propre à hâter le développement de l'Ouest que l'admission de la houille grasse du Canada sur le marché américain.

Je m'adresse maintenant à mes collègues de la Colombie-Anglaise et je ne doute pas que le ministre du Revenu de l'intérieur veuille user de toute son influence auprès du Gouvernement dans le sens que je viens d'indiquer. Je suis convaincu que mes collègues de la Colombie-Anglaise tiennent tout autant que moi-même à la prospérité de cette province, et voici une excellente occasion de contribuer au développement de ses grandes richesses naturelles. J'appuierai avec plaisir toute proposition tendant à atténuer les mauvais effets de la protection en ce pays, et il me répugnerait d'appuyer une proposition quelconque tendant à étendre la protection. Je n'ignore pas que la plupart de mes collègues de la Colombie-Anglaise accordent leur appui à un parti qui s'est prononcé en faveur de la protection "adéquate", ce qui signifie un relèvement de droits de 20 à 25 p. 100, et je conçois qu'il leur soit difficile d'appuyer la proposition que je fais. Je compte néanmoins que leur attachement à la province leur permettra de me prêter leur concours.

Je regrette d'avoir à dire que je ne suis guère sûr des bonnes dispositions de l'honorable député de Vancouver (M. Cowan). Certes, il a plus d'une fois protesté de son dévouement aux intérêts de la Colombie-Anglaise; je puis même ajouter que depuis qu'il occupe un siège à la Chambre, j'ai fait tout en mon pouvoir pour l'empêcher de s'écarter de la bonne voie, et je m'aperçois qu'il a encore besoin de cette tutelle. J'ai lu avec chagrin le compte rendu de certain discours qu'il a récemment prononcé à Vancouver.

Je crois pouvoir faire appel en toute confiance au bon vouloir de l'honorable député de Kootenay (M. Goodeve) et des représentants des autres circonscriptions, mais je doute un peu que mon honorable ami de Vancouver veuille user de son influence pour faire triompher ma proposition. Ce qui me fait parler ainsi, ce sont les propos bizarres et insensés qu'il aurait tenus, il y a quelques jours dans sa propre circonscription de Vancouver. On dirait que mon honorable ami perd la tête chaque fois qu'il porte la parole. Je le plains du profond de mon cœur, car je crois avoir découvert qu'il est atteint de spasme politique. Or, il en est du spasme politique comme du spasme physique: c'est toujours un signe certain d'affaiblissement.

Je veux mettre sous les yeux de l'honorable député le compte rendu du discours qu'il a prononcé à Vancouver afin de lui donner l'occasion de rétracter, si toutefois il le peut, certaines de ses paroles.

S'il ne peut pas retirer ces paroles, je suis d'avis qu'il a perdu son influence sur le public, en autant qu'elle peut favoriser la Colombie-Anglaise. Malgré toute la bienveillance que j'ai pour mon honorable ami, je déclare qu'un homme public qui se présente dans la grande ville commerçante de Vancouver et calomnie le chef du ministère libéral canadien, comme il l'a fait, doit nécessairement perdre son influence pour le bien. L'arme la plus puissante dont puisse se servir un député dans cette enceinte, c'est l'arme du raisonnement, de la logique. Celui qui tient le propos qu'on attribue à mon collègue sur le compte des membres du cabinet sur lesquels pèsent de graves reponsabilités, nuit beaucoup à l'influence qu'il doit chercher à exercer sur le public.

L'honorable député a discuté la question de l'augmentation de la subvention accordée à la Colombie-Anglaise, et la vieille rengaine de l'immigration des Orientaux. Je croyais que nos adversaires n'oseraient plus souffler mot de ce dernier sujet. Pourtant, je remarque que l'honorable député de Yale-Caribou (M. Burrell), adressant la parole à Toronto, a dit à ses auditeurs combien il importait de tenir les individus de race jaune loin du Canada, mais il ne leur a pas dit qu'il employait lui-même des asiatiques. Les autres représentants conservateurs de la Colombie-Anglaise sont dans le même cas. Parlant de l'augmentation de la subvention fédérale, le représentant de Vancouver a ainsi décrit l'attitude du premier ministre sur cette question:

> Puis, sir Wilfrid avait abordé la question de l'augmentation de la subvention et, en termes ironiques, il avait mentionné la proposition des conservateurs tendant à soumettre l'affaire à un tribunal désintéressé et impartial.... Ils n'ont pas eu de difficulté à prouver à sir Wilfrid et à la Chambre que le problème assiatique avait été introduit dans l'arène politique au Canada à cause des bévues commises par le ministère dans la négociation des traités.

M. COWAN: Très bien!

M. RALPH SMITH: J'espère que mon honorable ami attendra la phrase suivante avant d'applaudir.

> Il n'a pas eu de peine à démontrer que chaque province du Canada avait le droit d'exiger une enquête juste et impartiale concernant ses revendications.

Voici la phrase sur laquelle j'appelle spécialement son attention:

> C'est le propre d'un poltron de refuser à la Colombie-Anglaise un tribunal indépen-

dant, désintéressé et impartial pour le règlement de ses revendications.

Si mon honorable ami a tenu ce langage, et il aura l'occasion de se disculper, je lui déclare que tout homme public qui, en ce pays, monte à la tribune populaire et profère publiquement des assertions aussi hasardées et aussi impertinentes, se rend indigne d'occuper un poste important ou d'exercer quelque influence sur les affaires publiques. Il a ajouté:

Il avait eu l'occasion de dire à sir Wilfrid que c'était à lui d'être juste et courageux.... Mais il déclarera maintenant que ce dernier n'a pas eu le courage de traiter la Colombie-Anglaise décemment et équitablement, ni de soumettre à un tribunal impartial une prétention dont les plus hauts tribunaux du pays avaient reconnu la légitimité. Dorénavant ce sera pour lui un devoir sacré de dire au public qu'à son avis, quoi qu'il vaille, cet homme est une fausse alarme dans la vie publique au Canada.

En vertu pour mon honorable ami pour lequel j'ai les plus grands égards, je dois, à titre d'apôtre politique parmi les infidèles de Vancouver—tant qu'il vit le plus grand mécréant peut se convertir—je dois, dis-je, lui fournir l'occasion d'expliquer ses assertions. S'il consent à en prendre la responsabilité, je déclare qu'il s'est fait le plus grand tort. D'un autre côté, s'il est prêt à dire qu'il n'a pas tenu ce langage, qu'on a dénaturé le sens de ses paroles, c'est à lui de le laisser savoir au public.

M. EDWARDS: Monsieur l'Orateur....

M. G. H. COWAN (Ville de Vancouver): Monsieur l'Orateur....

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le représentant de Frontenac (M. Edwards) a la parole. Le député de Vancouver doit reprendre son siège. Cependant, il peut adresser la parole, si son collègue s'efface devant lui.

M. EDWARDS: Si je comprends bien, le représentant de Vancouver désire simplement traiter une question qui le concerne.

M. COWAN: En effet, monsieur l'Orateur, je désire simplement répondre aux observations qu'on a faites sur mon compte. Je suis prêt à reconnaître que le représentant de Nanaïmo (M. Smith) était animé des meilleures intentions, du moins, des meilleures intentions qui peuvent dicter sa conduite. J'admets qu'il m'a fourni cette occasion d'expliquer le compte rendu du discours que j'ai prononcé à Vancouver. Je n'ai pas lu ce compte rendu. Si l'honorable député me le laissait voir, j'en serais bien aise. Je suppose qu'il comprend comme nous que les reporters, lorsqu'ils veulent condenser un discours, laissent très souvent les arguments de côté et saisissent les phrases les plus frappantes dont la lecture offrira de l'intérêt.

Je remercie mon collègue de m'avoir fourni cette occasion d'expliquer les propos que j'ai tenus à cette réunion de Vancouver; mais, avant de traiter ce fait personnel, je désire faire observer que le représentant de Nanaïmo occupe une singulière position aux yeux de la Chambre. De son siège, entouré des fidèdes partisans du ministère, il a accusé ce dernier d'avoir manqué à son devoir dans l'affaire des pêcheries de la Colombie-Anglaise, il lui a reproché son goût pour le militarisme. . . .

M. TALBOT: A la question.

M. COWAN. . . . . et il l'a accusé d'avoir failli à son devoir dans l'affaire des charbonnages. Sa situation est assez bizarre et anormale. Pourtant, ce n'est pas à ce sujet que je désire rappeler à la Chambre que, de l'autre côté de la frontière, les Amérisains se servent en terminologie politique d'un mot expressif: *mugwump*. Un *mugwump*, disent-ils, est un être qui se tient sur la clôture, la tête d'un côté et les pieds de l'autre.

Pour rendre justice au ministère relativement à quelques-une de ces critiques et pour rendre hommage à la vérité, je dois dire que nos gouvernants se sont récemment occupés de protéger les pêcheries de flétan près du littoral du Pacifique; et je déclare ici, comme je l'ai déclaré du haut de la tribune populaire à Vancouver, qu'à mon avis, ils sont sincères et bien intentionnés. Si je saisi bien les desseins du ministère, il désire rendre plus efficace la protection accordée à nos pêcheries du Pacifique. Le ministère sait aussi bien que le représentant de Nanaïmo que l'an dernier 49,000,000 de livres de flétan ont été pêchées en contrebande dans les eaux canadiennes par des navires étrangers.

M. TALBOT: Des flétans poltrons.

M. COWAN: Je ne comprends pas le désir qu'a mon honorable ami de se comparer à cette espèce de poisson. Le Gouvernement sait aussi que, l'avant-dernière année, des contrebandiers ont pris 38,000,000 de livres de flétan dans les eaux canadiennes, et il n'ignore pas que cela a eu lieu à cause de l'inefficacité et de l'insuffisance de notre flotille de garde-pêches qui ne réussit pas à appliquer la loi . Le Gouvernement sait que les bancs de flétan des eaux de la Colombie-Anglaise sont les meilleurs et, pour ainsi dire, les seuls bancs de flétan de l'univers qui soient susceptible d'être profitablement exploités, et il comprend la nécessité de les protéger. Il nous a dit, et je crois qu'il était sincère, qu'il améliorerait le service de protection. J'ai toutes les raisons de croire qu'on frétera le "Joliffe," un steamer rapide, en attendant qu'on construise un garde-côte pour protéger nos pêcheries. En justice pour le

ministère, je déclare qu'il cherche la solution du problème et, quoi qu'en dise le représentant de Nanaïmo, je crois qu'il tiendra ses promesses concernant la protection dans les bancs de pêche et l'augmentation du trafic du port de Vancouver.

Si mon honorable ami (M. Smith) désire se tenir au courant des promesses faite par le Gouvernement qu'il appuie, je puis lui dire que le ministère s'est engagé à placer un dragueur dans le port de Vancouver et je crois qu'il tiendra parole à la députation qui s'est dernièrement rendue auprès de lui. Je ne suis pas du nombre de ceux qui pensent que le ministère a pris ces engagements pour des motifs inavouables et qu'il n'a pas l'intention de remplir ses promesses.

Il est vrai que, tout dernièrement, du haut d'une tribune publique à Vancouver, j'ai fait allusion à l'idole devant laquelle se prosterne mon honorable ami de Nanaïmo. L'allusion n'avait rien de blessant, j'ai parlé du colosse, sous les monstrueuses jambes duquel mon honorable ami de Nanaïmo cherchait, et a, depuis, trouvé une honteuse tombe politique. J'ai fait allusion à ce colosse, et je suis certain que si mon honorable ami (M. Smith) avait assisté à cette réunion, il admettrait que je n'ai nullement manqué aux obligations imposées par les convenances politiques, ni à la bienséance; et j'ai l'intention de répéter ici en ce moment exactement ce que je disais du haut de cette tribune. Mon honorable ami de Nanaïmo me pardonnera, j'en suis persuadé, si je ne me sens pas imbu de respect pour son chef au point de perdre toute notion de justice et de vérité. Lors de la réunion de Vancouver, j'examinai le passé, et j'étudiai le dossier du très honorable sir Wilfrid Laurier au sujet de la solidarité de l'empire britannique et du désir qu'aurait le Canada de maintenir cette solidarité. Je fis remarquer que le 3 octobre 1899 dans une entrevue qu'il eût avec un correspondant du "Globe" il affirma sa ligne de conduite, déclarant que ni un homme, ni un canon ne saurait passer du Canada au Sud-africain. Je fis remarquer, que des bords de l'Atlantique aux rives du Pacifique, il y eut une marée montante d'enthousiasme dans le cœur du peuple, et un désir de voir accorder aux jeunes Canadiens, la permission de se rendre au Sud-africain. Je me souviens, que deux jours plus tard, le 5 octobre 1899, sir Charles Tupper, au nom du parti conservateur du Canada, envoya une dépêche à sir Wilfrid Laurier, exprimant l'espoir qu'un détachement canadien obtiendrait la permission de se rendre en Afrique, et lui promettant le loyal appui du parti conservateur. Je fis remarquer que le 7 octobre 1899, le "Globe", dans un article de fond, déclara qu'il était d'opinion de n'envoyer ni un canon ni un homme au Sud-africain, jusqu'à ce que l'on eût convoqué le Parlement et que ce dernier n'eût autorisé tel envoi. Je désire que le représentant de Nanaïmo se rappelle le flot d'indignation populaire qui se déchaîna dans cette circonstance et de quelle manière, malgré les obstacles réels et constitutionnels au milieu desquels le premier ministre se débattait, les fils du Canada volèrent au-devant de la mort sur le champ de bataille comme s'ils se rendaient à une fête.

Et, monsieur l'Orateur, en faisant cela, les fils du Canada ont plus fait pour élever la patrie canadienne à l'état de nation que ne le pourront faire les clabordeurs de Nanaimo ou autre part. Je sais fort bien ce que veut mon honorable ami (M. Smith? quand il accuse le Gouvernement de militarisme et lui reproche une dépense de sept millions pour développer en ce pays le goût des armes. Je sais à quel vote il fait appel; au vote des 40 centièmes qui lui ont tout juste permis de venu prendre un siège au milieu de nous.

M. RALPH SMITH: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question?

M. COWAN: Certainement.

M. RALPH SMITH: Est-ce qu'il représente bien ici la majorité des voix qui se donnent à Vancouver?

M. COWAN: Je représente la circonscription la plus forte du pays, moins une, et et j'ai recueilli à la dernière élection plus de suffrages que nul autre membre de ce Parlement. Voilà ce que je représente.

M. RALPH SMITH: Puisque mon honorable ami me prend personnellement à partie. . . .

Un DEPUTE: C'est ce que vous avez fati vous-même.

M. RALPH SMITH: Non pas: je n'ai fait que donner lecture de certaines déclarations parues dans les journaux comme venant de lui; je n'ai même pas prétendu qu'elles étaient siennes. Après tout, mon honorable ami (M. Cowan) sait bien qu'il siège dans cette Chambre ayant contre lui une majorité de 1,500 des voix qui se donnent à Vancouver.

M. COWAN: Je siège dans cette Chambre avec une majorité de 1,582 votes de plus que chacun de mes adversaires dans l'élection. Mieux que cela, j'avais à ramener à ma candidature les 858 voix d'une majorité adverse, et je me trouve, en conséquence, avoir fait passer de mon côté 2,440 votes. Si d'autres ici peuvent se vanter d'un résultat plus beau encore, je consens à m'asseoir pour qu'ils nous le disent.

Au moment où prenait naissance ce sentiment qui pousse le Canada à faire cause commune avec l'empire, qu'avons-nous entendu de la bouche du premier ministre de ce pays? "Le Canada, nous a-t-il dit, n'est sous le coup d'aucune menace. Je ne

veux pas me prendre de frayeur, agir en hâte, poser des actes téméraires, inspirés par de fausses alertes." Je me suis aperçu, en parcourant le compte rendu de nos débats, que ce même sentiment a plus d'une fois été exprimé par le très honorable premier ministre et dans cette Chambre et aussi du haut des tribunes populaires du pays. Je me souviens qu'en 1907, lorsque le très honorable premier ministre inaugurait, par un traité avec le Japon, sa politique d'implanter en Colombie-Anglaise et dans l'Ouest du Canada des groupes d'étrangers, qui toujours devaient rester étrangers, ces derniers, prompts à mettre à profit cette politique, sont venus par milliers sur nos côtes de l'océan Pacifique, et moins de six mois après la ratification du traité en janvier 1907, pas moins de 8,125 réservistes des armées de terre et de mer du Japon sont descendus dans la Colombie-Anglaise pour s'y emparer de nos pêches et de nos établissements de conserves. Je me souviens aussi qu'au moment où cette affluence d'orientaux était au plus fort, le ressentiment public surtout dans la Colombie-Anglaise a pris d'extraordinaires proportions; et c'est à ce moment que le très honorable premier ministre s'adressant, à Toronto, je crois,—à une réunion de manufacturiers—leur a dit: "Je ne veux pas agir sous le coup d'une panique, je veux réfléchir et ne poser aucun acte téméraire, dicté par de fausses alarmes." Tel est le sens des paroles qu'il a employées à cette occasion. De mon côté, je ne me suis pas fait faute à cette époque de rappeler comme je le fais maintenant, que ces réservistes d'armées étrangères venaient de se mettre en possession de fonds de pêche qui devraient être retenus pour les matelots et officiers de notre future marine de guerre. Dans une circonstance encore plus rapprochée, le très honorable premier ministre, après les discours prononcés là-bas par le premier ministre de la Grande-Bretagne, par M. Balfour, le chef de l'opposition, et par M. MacKenna, discours tendant à montrer les dangers qui menaçaient l'empire. . . .

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce que mon honorable ami me permettra ici de lui faire une question? Puisque l'on parle de Japonais, mon honorable ami croit-il qu'il vaut mieux pour le moment vivre en bons termes avec les Japonais que de nous trouver en guerre avec eux?

M. COWAN: Notre premier devoir est, je crois, de sauvegarder notre honneur, et pour cela, il faudrait faire ce qui nous est demandé par le gouvernement de la mère-patrie.

L'hon. M. LEMIEUX: Dénoncer le traité?

M. COWAN: Nous réserver le droit de contrôler l'immigration qui nous vient du Japon.

L'hon. M. LEMIEUX: Combien à l'heure qu'il est y a-t-il de Japonais qui entrent au Canada?

M. COWAN: Je disais donc que je me souviens d'une autre occasion où il était question de notre solidarité à l'empire, et je rappelais que des hommes éminents d'Angleterre avaient prononcé de graves discours à ce sujet. Voici comment s'exprimait, le 16 mars dernier, M. Balfour:

> En abordant la discussion de ce problème, je puis assurer la Chambre que je ne le ferai pas en alarmiste, mais je suis obligé, bien malgré moi et à l'encontre des traditions qui depuis des siècles animent les politiques et hommes d'Etat de ce pays, de déclarer que, pour la première fois dans l'histoire moderne, nous nous trouvons en face d'une situation tellement nouvelle, si pleine de dangers, qu'il nous est bien difficile d'en comprendre l'exacte portée.

A ces paroles de M. Balfour, le premier ministre de la Grande-Bretagne ajoutait que de récents événements mettaient en péril non seulement la suprématie maritime de l'empire britannique, mais aussi l'indépendance de la nation elle-même. En dépit de ces avertissements donnés par des hommes d'Etat qui ont coutume de mesurer leurs paroles, voici que le très honorable chef du Gouvernement, vient nous dire qu'il ne veut pas se prendre de frayeur, agir en hâte et poser des actes téméraires, dictés par de fausses alertes. Comme je l'ai dit devant cette assemblée, et je le répète ici, dans cette affaire de solidarité des diverses parties de l'empire et du désir du Canada de prendre part au maintien de cette solidarité, la seule cloche qui sonne faux, c'est le très honorable premier ministre lui-même.

A cette même assemblée j'ai aussi dit un mot touchant le don de subsides plus considérables. Comprenez bien que, nous autres habitants de la Colombie-Anglaise, nous ne sommes pas moins qu'ailleurs sensibles à toute méconnaissance de nos droits; contre un deni de justice nous croyons qu'il convient de nous élever fortement. Nous croyons en outre, avoir une incontestable réclamation contre l'Etat canadien. Le sentiment que l'on se fait en terre britannique de la justice exige que tout individu ayant une réclamation à faire valoir soit contre un particulier, soit contre l'Etat, ait le droit de la porter devant un tribunal indépendant et impartial. Et voilà ce que nous demandons dans la Colombie-Anglaise. Nous ne prétendons pas vous lier d'avance au bien fondé de notre réclamation; nous vous demandons seulement de faire que notre réclamation soit entendue devant un tribunal indépendant et impartial. Faites cela, et nous serons satisfaits. Je l'ai dit alors, et je suis prêt à le répéter, tout homme qui me dénie ou qui dénie à une province le droit de faire examiner par un tribunal impartial et in-

dépendant une réclamation que cette province considère comme juste, cet homme, dis-je, s'il est dans la vie publique, est indigne de la position qu'il y occupe, il est indigne d'être traité en homme.

M. RALPH SMITH: Est-ce que mon honorable ami me permettra une question? A-t-il jamais dit que sir Wilfrid Laurier était un lâche traître?

M. COWAN: Non; je vais répéter ce que j'ai dit, aussi exactement que je puis me le rappeler.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il est de mon devoir de faire observer que de demander à un député de répéter une expression que le règlement réprouve, c'est l'inviter à commettre l'offence, et je ne peux pas consentir à ce qu'il le fasse.

M. COWAN: Je crois, monsieur le Président, que je puis, sans craindre d'être rappelé au respect du règlement, répéter ce que j'ai dit. Ce que j'ai dit, c'est qu'une aussi lâche conduite était indigne d'un homme publique, ou mieux d'un homme quelconque.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT : Si l'honorable député entend qualifier par là un membre de cette Chambre, il se sert de paroles injurieuses.

M. COWAN : Mon but était simplement d'appeler l'attention de cette Chambre sur le refus que l'on nous oppose, d'entendre une réclamation que nous croyons juste. Tout ce que nous demandons, c'est d'être entendus devant un tribunal indépendant et impartial. Quand le très honorable chef du Gouvernement comprendra que d'agir comme il le fait c'est refuser de nous entendre, je suis sûr que son sentiment du droit et de la justice l'induira à changer d'attitude et à nous donner cette occasion que nous cherchons de plaider notre cause.

Si mon honorable ami, le député de Nanaimo (M. Ralph Smith) pense que je ne représente pas le sentiment de ma circonscription, tant à l'égard de ce subside qu'à l'égard de l'attitude du très honorable chef du Gouvernement touchant la solidarité de l'empire, j'en suis fort peiné, et je l'invite cordialement à venir me faire opposition chez moi, ou, s'il le préfère, qu'il m'envoie son chef tant aimé et je lutterai contre lui dans la ville de Vancouver. Si ni l'un ni l'autre ne sont prêts à relever le gant, peut-être se trouvera-t-il quelqu'un d'assez courageux et d'assez hardi, à Vancouver ou hors de Vancouver, pour prendre leur place et parler pour eux. Si je suis ici, c'est que je crois représenter la saine opinion des habitants de cette ville. Pour le cas où j'aurai failli à mon devoir, je suis tout prêt à engager la lutte dès que l'on voudra et contre n'importe qui.

M. A. VERVILLE (Maisonneuve): Je pensais avoir gagné mon siège par une assez belle majorité à la dernière élection; mais il semble que mon honorable ami le député de Vancouver (M. Curran) a fait mieux encore.

Je désire dire quelques mots sur la question qui est devant la Chambre, question que l'on a déjà débattue la semaine dernière avec celle de l'industrie des lainages. Au cours de ce débat, j'ai entendu des députés se dire cultivateurs et d'autres se dire ouvriers, d'autres encore assurer qu'ils avaient travaillé trente, quarante années à certaines industries; tous pour en venir à la conclusion qu'il fallait protéger davantage nos industries manufacturières. Il s'est dit bien des choses au sujet de la protection qu'il conviendrait de donner en ce pays à l'élément manufacturier, bien des choses au sujet de la protection qu'il conviendrait d'accorder aux bâtiments mêmes, aux machines qu'il y a dans ces bâtiments, aux propriétaires de ces bâtiments, sans oublier les actionnaires de ces compagnies.

On a réclamé beaucoup de protection de ce côté, mais bien peu en faveur de l'ouvrier. Ces honorables députés semblent avoir oublié que c'est là un élément qui a droit à beaucoup de considération. Pour ma part, je ne vois pas que nos fabricants soient plus pauvres qu'il y a douze ans. Je sais également que de temps à autre, cette année surtout, pendant la discussion du budget, l'association des fabricants s'emploie très activement à faire valoir auprès du Gouvernement l'à-propos d'élever tout autour du Canada, une muraille de pierre si élevée qu'on n'en pourrait atteindre le sommet. Mais ils voudraient en même temps y pratiquer des ouvertures pour faire pénétrer leurs matières premières, et une vaste porte pour y laisser entrer librement la main-d'œuvre. J'espère que nos industriels, qui réclament un tarif protecteur plus élevé, s'arrêteront à penser qu'en retour de la protection qui leur est accordée, ils devraient au moins consentir à distribuer une certaine partie des profits qui leur sont acquis par le tarif, parmi ceux qui font leur fortune.

On a beaucoup parlé de l'industrie des lainages. Un honorable député nous a annoncé qu'il a passé trente ans dans cette industrie, et il a imploré le Gouvernement de lui accorder plus de protection. Je crois cependant que cet industriel vaut environ $250,000. C'est donc une industrie qui produit de beaux rapports, car autrement il ne serait pas si riche. Prenons encore les filatures. J'ai ici le rapport de l'enquête conduite l'année dernière par M. King, commissaire du gouvernement dans la province de Québec. Il est établi dans ce rapport que les filatures de coton, tout en réclamant plus de protection, ne suffisent pas à fournir à la demande du marché canadien, et qu'il faut importer des cotonnades.

Malgré la construction de deux grandes filatures aux portes de notre ville, l'offre ne répondait pas encore à la demande. Mais je regrette que la seule chose à faire pour nos financiers, quand ils se réunissent, semble être de proposer au Gouvernement quelque législation qui leur permette de doubler leurs capitaux non pas en deux ans, mais en une seule année si possible. Les fabricants du Canada ne sont pas satisfaits de réaliser de 15 à 20 p. 100, il leur faut davantage. Et s'ils ne font pas autant de profit, pendant une crise financière comme celle qui dure depuis dix-huit mois, la première chose qu'ils font, c'est de réduire les gages de leurs ouvriers.

Voici une vérité qui ne s'applique pas seulement aux filatures de coton, mais, autant que je puis m'en assurer, à toutes les industries. Si nous devons admettre le principe de la protection, ne savons-nous pas l'appliquer à tout ce qui peut produire la richesse pour l'individu? J'ai été heureux d'entendre le discours de l'honorable député de Nanaïmo (Ralph Smith) sur cette question. Les honorables députés savent, je crois, que je ne suis pas très fortement en faveur de la milice. Et à mon avis, l'honorable député de Nanaïmo n'avait pas tort lorsqu'il a demandé d'affecter au bénéfice des cultivateurs de l'Ouest et du pays en général la moitié des $7,000,000 consacrés à la milice. Comme il l'a dit, nous devrions protéger un certain élément de la population en tâchant autant que possible de garder nos capitaux dans l'industrie productive. Je prétends que toute notre milice et les $7,000,000 que nous dépensons annuellement pour elle, ne suffiraient même pas à défendre Québec. Ce n'est pas des soldats de parade qu'il nous faut, mais des gens qui peuvent se battre. D'ailleurs, je ne vois pas le danger qui nous menace du dehors. Le pire ennemi que je connaisse est, à mon avis, le capital exagéré, dont la possession restreinte à quelques-uns asservit le reste de la population à la condition de serviteurs de ces riches.

Tel est notre plus dangereux ennemi: contre lui nous devrions prendre les armes. Le travail n'est pas censé être à la merci du capital. L'on discute sérieusement aujourd'hui en Angleterre si c'est le capital qui doit engager la main-d'œuvre ou celle-ci qui doit engager le capital. A moins d'être totalement aveugle, il est facile de voir que nous nous acheminons vers le même dilemne au Canada. Il existera un grave danger tant que nous aurons parmi nous un groupe qui cherche à donner naissance à un certain élément, un élément très fort parmi la population, et qui voudrait obtenir du Gouvernement des faveurs douanières ou législatives. J'espère donc que le Gouvernement, au lieu d'augmenter le tarif, comme l'ont demandé les honorables députés de l'opposition, le réduira, et le supprimera même complètement dans bien des cas.

On a parlé des dépenses. Je dis qu'il n'y a pas de danger à dépenser, pourvu que ce soit pour le bien public. Je demande à tout honorable député qui est à la tête de quelque administration de dépense, s'il s'occupe plus du montant à dépenser que du rapport qu'il doit réaliser? En parlant du tarif, quand quelqu'un réclame plus de protection, c'est toujours, à l'entendre, pour aider le pauvre ouvrier. On dit au travailleur: C'est pour votre protection que nous réclamons une augmentation des droits de douane. Mais je défie ici même tout honorable député de me prouver que jamais une mesure de protection quelconque ait été accordée à l'ouvrier. La protection que l'ouvrier a obtenue est le fruit de l'organisation systématique des travailleurs.

M. LALOR: Oh! oh!

M. VERVILLE: Je suppose que l'honorable député (M. Lalor) voudrait beaucoup de protection pour lui-même et aucune pour l'ouvrier.

M. LALOR: Je puis dire à l'honorable député que la protection est synonyme de gros gages pour l'artisan. C'est ce qu'elle produit dans ma fabrique et dans bien d'autres.

M. VERVILLE: Les fabricants ont moins de protection aujourd'hui qu'il y a dix ou douze ans. Comment se fait-il que l'ouvrier gagne un peu plus cher maintenant? Le patron ne paye de meilleurs gages que quand il en est forcé par l'ouvrier. Il n'y a pas de mot pour exprimer la générosité des patrons dans aucun pays du monde. Je ne l'ai rencontré dans aucune grammaire et nul dictionnaire ne le définit. Je n'ai rien appris sur cette expression depuis plus de vingt ans que je suis dans le mouvement ouvrier. On peut bien en parler à la Chambre, mais quand on voyage d'un endroit à l'autre, observant la condition de l'ouvrier, on ne rencontre pas beaucoup de preuves de la générosité des patrons. Toute augmentation de gage est le résultat d'un conflit. Ainsi, pour ma part, je ne demande pas au Gouvernement d'élever le tarif, je le prie de le réduire autant que possible, car nous ne voulons pas la protection pour l'industriel et le libre-échangiste et pour la main-d'œuvre, comme la chose s'est pratiqué dans le passé.

Si les fabricants sont si désireux de procurer du travail aux ouvriers, comment se fait-il que l'association des industriels annonce pour ainsi dire dans tout l'univers que la main-d'œuvre est partout en grande demande au Canada? Si elle est réellement si désireuse de donner de l'emploi aux sans-travail, pourquoi cherche-t-elle à faire croire ainsi à la rareté de la main-d'œuvre? La même association des industriels essaye également à faire croire que la présente dépression financière est la faute des ouvriers. Où est l'honorable député qui ose-

ra prétendre que les ouvriers n'ont pas été aussi assidus et aussi dévoués à leur travail depuis deux ou trois ans qu'ils l'ont toujours été? Comment donc peuvent-ils être responsables de la crise? Mais malgré cette crise, il faut que les actionnaires se fassent payer leurs dividendes, même sur les actions majorées, et pour les avoir, c'est la chair humaine de l'ouvrier qu'il faudra pressurer. Je prie donc le Gouvernement de réduire le tarif le plus possible au lieu de l'augmenter, et je prétends qu'il sauvegardera ainsi les intérêts du public.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Je prétends que tout homme qui a l'honneur de siéger au Parlement a un double devoir à remplir: il se doit d'abord à ses commettants, dont il est censé représenter les opinions sur toutes les questions d'intérêt public, et il se doit ensuite à ses collègues de la Chambre, pour exprimer ces opinions aussi brièvement que possible. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les discours qui ont été prononcés pendant le présent débat, et cet intérêt s'est accentué devant l'attitude que les ministériels ont prise tour à tour. Par exemple, l'honorable député qui m'a précédé (M. Verville), a réclamé le plus de réduction possible sur le tarif. Je suis tout étonné qu'un honorable député qui a siégé au Parlement pendant la dernière législature puisse s'exprimer de la sorte. L'an dernier l'honorable député de Souris (M Schaffner) a proposé une résolution tendant à la réduction des droits de 17½ à 10 p. 100 sur les instruments aratoires, et l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith), avec l'honorable député qui m'a précédé, de même que tous les honorables députés de la droite se sont concertés pour voter contre cette résolution.

Les raisons alléguées par les honorables députés de la droite m'ont fort intéressé; il est curieux de les voir s'efforcer de défendre un bilan de dépenses qui s'élève à $125,000,000. Leur attitude aujourd'hui est bien différente de celle des libéraux avant 1896, qui, sur tous les hustings, de l'Atlantique au Pacifique, dénonçaient en termes échevelés une dépense de $38,000,000 par année, tandis qu'on les voit aujourd'hui s'appliquer à justifier une dépense de $125,000,000.

Je partage pour beaucoup l'opinion exprimée ce soir par l'honorable député de Nanaïmo, et je crois que plusieurs honorables députés de l'opposition pensent comme lui. Je crois que le parti conservateur à la Chambre, tout autant que le parti libéral, est en faveur des dépenses légitimes, des dépenses qui développeront nos moyens de transport, qui bénéficieront le public. Mais là où le parti conservateur ne s'accorde pas avec le parti de la droite, c'est quand il condamne les dépenses qui, dans son opinion, ne sont pas appropriées, tandis que le parti ministériel est prêt à justifier n'importe quelle dépense proposée par le Gouvernement, quelque inutile soit-elle. Par exemple, l'honorable député de Nanaïmo trouve à redire que le Gouvernement affecte $7,000,000 à la milice; c'est à son avis, une dépense injustifiable, de l'argent mal placé.

Mais, qu'a fait l'honorable député pendant les quatre on cinq ans qu'il a passés dans cette Chambre? A chaque session lorsque la Chambre votait six ou sept millions de dollars pour la milice, mon honorable ami votait en faveur de cette dépense. Cette année, il ne s'est pas opposé à la dépense de $7,000,000 pour la milice, et voici maintenant qu'il récrimine avec force contre cette dépense. Je crois que l'on peut caractériser sa conduite en cette circonstance comme un de ces spasmes politiques dont il a parlé. Il est intéressant de noter que pendant que l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) demande d'élever les droits sur le même article, que pendant que quelques membres libéraux demandent une réduction des droits sur différents articles, d'autres membres libéraux demandent qu'on les élèvent.

La politique du parti conservateur depuis 1879 a été ce que l'on a appelé la politique nationale. La politique libérale, si l'on peut la définir par les opinions diverses exprimées par des membres du parti libéral, pourrait être appelée la même politique, politique mêlée, une politique qui peut s'appliquer aux besoins des différents comtés. Nous voyons les membres du Gouvernement actuel dire dans la Nouvelle-Ecosse qu'ils ne changeront pas les droits sur le charbon; ou que s'ils les changent, le changement sera vers la hausse. Dans la Colombie-Anglaise ils disent que la meilleure politique à suivre est de réduire les droits sur le charbon. Nous constatons que tous les membres libéraux qui ont parlé sur le budget, même l'honorable député de Nanaïmo qui propose l'admission du charbon en franchise, sont applaudis par leurs amis ministériels; l'honorable député de Cap-Breton qui demande une augmentation de droits sur le charbon reçoit aussi des applaudissements, ou encore l'honorable député de Red-Deer (M. Clarke) qui est prêt à proposer tout ce qui lui passe par la tête.

J'ai été particulièrement frappé par quelques-uns des arguments, si je puis les appeler ainsi, avancés par mon philosophique ami de Red-Deer. L'honorable député de Red-Deer a dit, entre autres choses, que le crédit du Canada dépendrait de notre réponse à la question: Quelle foi avez-vous dans l'avenir du Canada? Je crois plutôt que notre crédit sera jugé par les créanciers du Canada. Un autre argument de l'honorable député de Red-Deer est que nous dépensons que ce que nous avons, et il a dit que nous retirions notre argent de l'augmentation du commerce. Je pourrais

lui demander comment retirons-nous plus d'argent d'une augmentation de commerce, si ce n'est par le moyen des droits douaniers que le Gouvernement impose sur le commerce? L'honorable député de Red-Deer a posé la doctrine étrange que nous devons et devrions considérer toute augmentation de dépenses comme une preuve de prospérité et d'habileté administrative chez le présent Gouvernement.

Je prétends que de tous les arguments étrangers qui ont été avancés dans cette Chambre, même ceux de notre collègue qui pose quelque peu à la philosophie, celui-ci est bien, à mon avis, le plus étrange de tous. L'honorable député de Red-Deer, (M. Clark) a une grande admiration pour le ministre des Finances. Il admire sa résistance persistente aux demandes des manufacturiers, mais il a oublié que le seul changement proposé cette année au tarif en est un qui est dans l'intérêt des manufacturiers et demandé par eux. A-t-il oublié aussi que le ministre des Finances n'a pas pu résister aux demandes des manufacturiers de fer et d'acier du Canada, mais qu'il a cédé devant eux et que le Gouvernement leur a accordé depuis 1896 des primes et autres avantages représentant $16,000,000 de l'argent public. L'honorable député de Red-Deer approuve cela. Tel est le genre de protection auquel il applaudi, bien qu'en théorie il soit ardent libre-échangiste. Voilà ce qui embarrasse l'honorable député et plusieurs de ses collègues de la droite; en théorie ils sont libres-échangistes, mais en pratique ils sont protectionnistes. Je veux m'occuper un instant de l'opinion exprimée par l'honorable député de Red-Deer, lorsqu'il a dit qu'il approuvait entièrement une économie véritable. C'était de belles paroles. "La plus entière sympathie envers une économie véritable", a-t-il dit. Cependant l'honorable député de Red-Deer a approuvé par son vote le gaspillage d'un million de dollars de l'argent public jeté dans le fossé Aylesworth.

M. MICHAEL CLARK: L'honorable député voudrait-il me dire quand j'ai approuvé le fossé Aylesworth?

M. EDWARDS: Si j'ai attribué à l'honorable député de Red-Deer des actes qu'il n'a pas commis j'en suis très peiné. Je lui demanderai s'il n'était pas dans la Chambre lors de ce vote.

M. MICHAEL CLARK: Mon honorable ami a affirmé un fait. Je lui demande sur quelle autorité il se base pour affirmer un fait qui n'existe pas.

M. EDWARDS: J'ai aussi posé une question à l'honorable député de Red-Deer, quand je lui ai demandé: S'il n'était pas dans la chambre lors du vote sur ce crédit, quelle en est la raison? Si l'honorable député de Red-Deer, ne croyait pas que cette dépense fût à propos, il pouvait pendant son discours sur le budget, la condamner. L'honorable député de Red-Deer était-il à son siège dans cette chambre lorsque la résolution demandant une enquête sur le vol McAvity, vol de $35,933 de l'argent public, a été proposée.

Quelques DEPUTES: Oh! Oh!

M. EDWARDS: Quelques-uns de mes collègues s'étonnent, mais je crois pouvoir prédire qu'aux prochaines élections, il leur faudra avoir d'autre chose à dire que "Oh, oh".

Un DEPUTE: Ils diront: "Ha, ha".

M. EDWARDS: Le parti libéral a changé plusieurs fois de politique fiscale depuis la Confédération. Il a prêché successivement un tarif de revenu, de libre-échange tel qu'on le pratique en Angleterre, la réciprocité illimitée ou l'union commerciale, politique qu'un des hommes les plus capables que le parti libéral ait jamais eus dans ce pays, n'a pas pu approuver et au sujet de laquelle il a abandonné son parti. Il croyait que les chefs du parti libéral à cette époque, en professant cette politique et en s'alliant à des gens comme Wyman, Farrer et autres annexionnistes, faisait le premier pas vers la cession du pays aux Etats-Unis.

Le parti libéral a professé plusieurs politiques, et il en est rendu aujourd'hui à ce que l'on peut appeler une politique mêlée, parce qu'elle parait pouvoir s'appliquer à tous les comtés, et être approuvée par tous les membres libéraux de cette Chambre, libres-échangistes ou protectionnistes. C'est une politique de compromis, et c'est pour cela qu'on peut l'appeler politique mêlée. En 1893, le parti libéral, convoqué de tous les points du Canada, s'est réuni en convention à Ottawa. A cette convention, on a adopté un programme que le parti libéral a soumis au pays lors des élections de 1896. Un des articles de ce programme disait que le parti libéral voyait avec effroi l'augmentation de la dette nationale; mais aujourd'hui il semble voir avec la plus grande complaisance une augmentation de $60,317,999 de la dette publique pendant les deux dernières années. En 1896 l'honorable premier ministre sir Wilfrid Laurier s'exprimait comme suit:

> Les dépenses ont augmenté jusqu'à un point que le peuple ne pouvait plus les supporter. Je vous promets que si vous mettez le parti libéral au pouvoir nous réduirons la dépense annuelle de la somme de deux à trois milions.

Quand une personne fait une promesse à une autre elle est obligée de la tenir. Telle est le principe accepté. C'est d'après ce principe que l'on juge un homme. On admire un homme qui tient sa parole, mais on méprise celui qui y manque. La même règle doit être appliquée aux gouvernements. Si le parti libéral a fait ces promesses solennelles en 1896 au Canada, il

est obligé de les remplir. Si les chef libéraux ont fait de ces promesses, sachant qu'il leur serait impossible, dans un pays de progrès comme le Canada, de diminuer les dépenses annuelles, ils les ont faites dans le seul but de tromper le peuple. S'ils les ont faites croyant pouvoir les tenir, alors je prétends que leur devoir est d'expliquer aujourd'hui pourquoi ils ne les ont pas tenues. A la promesse faite par le premier ministre en 1896, sir Richard Cartwright en a ajouté une autre. Il a dit que la dépense de 38 ou 40 millions par an était une dépense monstrueuse, et que lorsque les Etats-Unis avaient une population de 20 millions leur budget s'élevait à peine à 22 millions. Si cet argument de sir Richar Cartwright était bien fondé, alors d'après ce calcul, la dépense actuelle du Gouvernement est suffisante pour une population de 110,000,000 d'âmes. Les électeurs ont pris le parti libéral à sa parole et l'ont porté au pouvoir, et l'honorable premier ministre qui a donné sa parole qu'il réduirait les dépenses de deux à trois millions par année voit aujourd'hui avec complaisance une dépense annuelle de $120,000,000, et il se montre même orgueilleux d'un ministre des Finances qui peut dépenser cette somme, et d'un ministre des Travaux publics qui peut jeter un million de dollars dans le fossé Aylesworth, et qui permet à son ami de cœur de soulager le trésor public de $36,000 de l'argent du peuple. Je veux maintenant monsieur l'Orateur dire un mot de l'article du programme libéral de 1893, concernant le tarif. Les libéraux ont dit à cette époque que le tarif devait être réduit, aux seuls besoins du revenu, et la conclusion naturelle est que le Gouvernement actuel a besoin de trois ou quatre fois plus d'argent que le gouvernement conservateur, et si on ne conclut pas de cette façon, il faut dire que leGouv ernement actuel n'est ni honnête, ni économe, ni bon administrateur. Vous pouvez choisir de ces trois adjectifs celui qui lui convient le mieux. Je n'ennuierai pas la Chambre par une revue détaillée—

Quelques DEPUTES: Parfait.

M. EDWARDS: Je puis cependant dire aux honorables députés de la droite que je parlerai le temps que je jugerai nécessaire pour établir mon argument.

Je passe sous silence la plupart des observations formulées par les politiciens libéraux, de 1893 à 1896, relativement au tarif. Le premier ministre déclarait: "Quand les libéraux monteront au pouvoir, ils décapiteront le protectionnisme et fouleront aux pieds son cadavre." Eh! bien, ce protectionnisme est un cadavre où la vie est encore loin d'être éteinte, en ce moment au Canada. Sir Richard Cartwright s'écriait: "Le parti libéral a adopté pour devise: "Mort à la protection!" Sir Louis Davies, "La protection est un système maudit de Dieu et des hommes", puis l'honorable Wm Paterson brûlait ses vaisseaux et faisait chorus, en adoptant pour devise: "Nous sommes partisans de la liberté commerciale!" Mais après l'avènement des libéraux au pouvoir, il épingle sur cette devise les mots: "Excepté pour les biscuits". Monsieur l'Orateur, en dépit de toutes ces promesses et de tous les engagements pris par les hommes d'état libéraux de cette époque, je constate que les mêmes bureaux de douane existent encore au pays, et qu'une plus forte légion de fonctionnaires de la douane perçoivent à peu près les mêmes droits qu'on percevait en 1896.

Quant au tarif et à l'impôt, je tiens à répéter ce qu'a affirmé le député de Toronto-nord, et nul député libéral n'a encore révoqué en doute la légitimité de cette affirmation: c'est qu'en 1896, l'impôt par tête de la population était de $5.46, tandis qu'en 1908, il atteignait le chiffre de $11 par tête de la population. J'ajoute que si le gouvernement conservateur, de 1887 à 1896, avait prélevé un chiffre d'impôt similaire à celui perçu par les libéraux de 1897 à 1908, non seulement le gouvernement conservateur n'aurait pas grossi notre dette nette nationale, mais il l'aurait réduite de $120,000,000; ou bien, si on le préfère, exprimons cette pensée d'une autre façon: si les libéraux n'eussent pas relevé le chiffre de l'impôt, afin de faire face à un flot toujours grossissant de dépenses, ils auraient ajouté plus de $150,000,000 à la dette du pays. J'ai affirmé que la crise commerciale a été universelle, de 1890 à 1894, et à l'appui de cette affirmation je rappellerai quelques faits: En Grande-Bretagne, la diminution des exportations s'est élevée à $235,000,000, et les importations ont accusé une diminution de $60,000,000; aux Etats-Unis les exportations ont accusé une diminution de $140.000,000 et les importations, $170,000,000; en Australie, la diminution des exportations a été de $95,0000,000 avec une diminution correspondante dans le chiffre des importations; en France, les exportations ont accusé une diminution de $95,000,000 et les importations, $75,000,000; en Allemagne, les exportations ont diminué de $40,000,000 et les importations, de $50,000,000.

La crise éprouvée au Canada à cette époque a sévi dans tous les grands centres commerciaux du monde; mais quant au Canada, bien que son commerce d'importation soit demeuré stationnaire, son commerce d'exportation s'est accru de $17,000,000. Les recettes s'accrurent de $46,000,000; il se construisit 2,700 milles de chemins de fer et notre commerce de cabotage s'accrut de 2,700,000 tonnes; les importations de matières premières doublèrent; nos exportations d'articles fabriqués augmentèrent de 35 p. 100 et les exporta-

tions de produits agricoles, de 65 p. 100. Le gouvernement conservateur, à cette époque, comprenant qu'il existait une crise réelle, décida à bon droit de réduire la dépense annuelle; en outre, il diminua le chiffre de l'impôt. En 1890, le gouvernement conservateur dégreva de plus d'un demi-million de dollars l'impôt sur les articles de première nécessité; en 1891, il dégreva complètement le sucre brut, et réduisit la taxe sur le sucre raffiné; et ainsi de 1891 à 1895, cela permit au pays de réaliser une économie de $20,000,000. En 1894, on appliqua encore ce sage système et on apporta une réduction générale d'impôts s'élevant à plus d'un million et demi de dollars. Cette réduction d'impôts qui supprima une partie du fardeau pesant alors sur le peuple, tel a été le système adopté par le parti conservateur. En établissant la comparaison entre le tarif actuel et le régime conservateur de 1896, il faut tenir compte de l'augmentation générale du prix des marchandises qui est de 30 à 50 p. 100. Le gouvernement libéral, il est vrai, a réduit l'impôt sur certains articles; on prétend, entre autres choses, que le droit sur les articles en fer a été abaissé; mais il est une autre considération dont il faut tenir compte ici: c'est que, tout en abaissant le chiffre de l'impôt sur certaines fabrications, le Gouvernement a payé au delà de $16,300,000 en primes aux fabricants de fer, d'acier et d'autres articles. C'est là du protectionnisme sous forme déguisée, tout autant que l'imposition d'un droit spécifique ou d'un droit "ad valorem" sur un article importé.

On beaucoup appuyé sur l'augmentation énorme subie par le commerce depuis 1896 et pour ma part, j'en suis ravi; il était naturel d'ailleurs qu'il en fût ainsi. Mais parmi les dix-huit principaux pays désignés dans le volume 1 du rapport publié par le département de l'Industrie et du Commerce, la république Argentine est le seul pays au monde qui, au cours de la dernière période décemnale, ait atteint 1 p. 100 d'importations supérieur à celui du Canada; toutefois, il y a une différence bien sensible dans la comptabilité commerciale des deux pays. Le pour-cent de l'augmentation des importations de la République-Argentine, au cours de la dernière période décemnale, est de 190.84 et celui de l'augmentation des exportations, de 192.78, ce qui indique non seulement une forte augmentation dans le volume global du commerce, mais en même temps une balance du commerce favorable à ce pays. Quant au Canada, le pour-cent de l'augmentation de ses importations, durant la dernière période décemnale, est de 178.59; mais le pour-cent d'augmentation de ses exportations n'est que de 75.5, ce qui indique une balance du commerce très défavorable au pays. Il est un fait qu'il importe de retenir ici: parmi les huit principaux pays désignés, six accusent une situation commerciale favorable, en tant que peut l'indiquer le mouvement des importations et des exportations; sept pays montrent pour ainsi dire le même pourcent d'augmentation, en matière d'exportations et d'importations; et quant aux cinq pays qui restent, la balance du commerce défavorable est bien plus accentuée pour le Canada que pour les autres pays. Pour l'année terminée le 31 mars 1908, les importations du Canada pour consommation domestique ont atteint le chiffre de $351,879,955, et ses exportations de marchandises indigènes se sont élevées à $246,960,968; en d'autres termes, le chiffre des achats faits par le Canada à l'étranger dépasse de $105,000,000 le chiffre des ventes qu'il leur a faites. Cela veut dire que nos importations ont atteint $52.87 et nos exportations $37.10 par tête de la population. Or, si un commerçant ou un cultivateur, d'année en année, continuait à acheter beaucoup plus de marchandises qu'il n'en vend, il ne découlerait de ce régime qu'un seul résultat, au point de vue de son budget domestique; c'est qu'il serait obligé de faire des emprunts pour poursuivre son exploitation, et ce qui s'applique à l'individu s'applique dans un sens plus large au pays dans son ensemble.

En 1908, la balance du commerce a été défavorable au Canada, jusqu'à consurrence d'environ $105,000,000; en 1896, bien que le volume global de notre commerce fût de beaucoup inférieur à ce qu'il était en 1908, la balance du commerce favorable au Canada était de $7,600,000. Je le sais, les députés de la droite tiennent pour quantité négligeable la doctrine de la balance du commerce; et cependant, j'observe que lorsqu'il font allusion à notre commerce avec la Grande-Bretagne, ils prennent plaisir à nous dire que le chiffre de nos exportations dépasse celui de nos importations. Nos relations commerciales avec la Grande-Bretagne, en tant que la statistique l'indique, sont excellentes. En 1896, le Canada achetait de la Grande-Bretagne pour plus de $32,000,000 et lui faisait pour $66,000,000 de ventes, ce qui donne une balance du commerce favorable de $34,000,000. En 1898, le Canada a acheté de la Grande Bretagne pour $64,000,000 et lui a vendu pour une valeur de $104,000,000, ce qui constitue une balance du commerce favorable au Canada de $40,000,000. A mon avis, c'est là une excellente situation commerciale entre ce pays et la Grande-Bretagne. Mais, si à nos yeux, cette situation commerciale est excellente en ce qui concerne le Canada, que faut-il penser de la situation commerciale révélée par la statistique du commerce du Canada avec les Etats-Unis. En 1896, notre commerce avec les Etats-Unis accusait une balance du commerce défavorable à notre pays, de $17,000,000, et en 1898, nos

ventes aux Etats-Unis étaient de $96,000,000, tandis que nos achats aux Etats-Unis étaient de $214,000,000, ce qui indique une balance du commerce défavorable au Canada, de $118,000,000.

Je tiens à exprimer ici une opinion que je vais m'efforcer d'appuyer sur des données statistiques probantes: c'est que la situation peu satisfaisante de nos relations commerciales avec les Etats-Unis tient, dans une large mesure, au système peu judicieux et peu légitime maintenu par le Gouvernement au pouvoir. Je ne prétends pas me poser ici en cultivateur. Je ne me réclame nullement de la classe agricole. Je représente ici un comté rural et ma vie s'est écoulée parmi les cultivateurs; j'ai donc été en mesure de les étudier de près et de me rendre assez fidèlement compte de leurs aspirations. En 1908, le Canada a importé des Etats-Unis pour $2,000,000 valant de bestiaux sur pied; or, dans cette importation figurent $1,611,000 d'articles imposables et $453,000 d'objets admis en franchise douanière. En matière de grains de toute espèce, nos importations des Etats-Unis se sont élevées à $14,000,000, et il y figure pour $8,250,000 de grain importé en franchise . En matière de farineux alimentaires, nous avons importé des Etats-Unis plus de $15,000,000 valant, dont $8,250,000, en franchise douanière. Quant aux fruits, nos importations ont atteint le chiffre de près de $6,000,000; les beurres, les fromages, les œufs, le saindoux et les viandes représentent une valeur de $3,612,334, tandis que les légumes y figurent pour $851,451. Je tiens à dire à cette Chambre pourquoi, à mon sens, le régime fiscal entre le Canada et les Etats-Unis est injuste pour le marché canadien. En 1908, nous avons importé des Etats-Unis 6,428 chevaux, dont la valeur, d'après les livres bleus, est de $1,254,744 et nous avons exporté aux Etats-Unis, cette même année, 3,616 chevaux représentant une valeur de $904,350.

Qu'on me permette d'établir brièvement la comparaison entre le tarif canadien relativement aux chevaux et celui des Etats-Unis. A l'entrée aux Etats-Unis, les chevaux canadiens représentant une valeur inférieure à $30 acquittent un droit de $30 respectivement, et pour les chevaux d'une valeur supérieure à ce chiffre ils sont frappés d'un droit de 25 p. 100. A leur entrée au Canada, les chevaux des Etats-Unis acquittent un droit de 25 p. 100, si les chevaux ont une valeur de $150 et pour les chevaux évalués à $50 et moins, la taxe douanière est de $12.50. On voit le résultat de ce régime fiscal.

Supposons qu'un cultivateur canadien ait quatre chevaux à vendre et qu'il désire les expédier aux Etats-Unis. Il évalue l'un de ces chevaux à $100, l'autre à $75 et les deux poulains à $50 et $30 respectivement. Quel droit doit-il acquitter? Avant de pouvoir les expédier au marché américain, il doit acquiter un droit de $30 pour chaque animal, soit un droit total de $120. Mais supposons qu'un cultivateur américain expédie au Canada quatre chevaux précisément de la même valeur, quel droit acquittera-t-il? Pour le cheval de $100, il paiera $25 de droit; pour celui de $75, un droit de $18.75; et pour chaque poulain, $12.50; de sorte que pour ces animaux il acquitte $68.75 de droit, tandis que le cultivateur canadien doit acquitter $120 de droit. A mon avis, voilà qui est évidemment injuste envers les cultivateurs canadiens; et quand on tient compte du fait qu'on nous a expédié des Etats-Unis, l'année dernière 6,428 chevaux évalués à $1,254,504, on comprend que partie de cette somme a été délibérément prise dans le gousset du cultivateur canadien.

Souffrez que je pousse plus loin la comparaison et que je vous communique un tableau concernant le foin et d'autres produits. Nous permettons aux Américains d'expédier chez nous du foin en payant $2 par tonne, tandis que les Canadiens doivent payer un droit de $4 par tonne sur le foin qu'ils expédient aux Etats-Unis. Est-ce une chose juste? Je ne le crois pas. Les Etats-Unis ont envoyé chez nous l'an dernier, 11,258 tonnes de foin et je ne crois pas qu'ils en auraient envoyé une quantité aussi grande si nos droits avaient été les mêmes que les leurs. Permettez que je présente à la Chambre le tableau suivant des importations venant des Etats-Unis et des droits perçus sur ces importations:

	1908.	Valeur.	Droits.
Chevaux—			
Des E.-U.. .. ..No.	6,428	$1,254,704	
Aux E.-U.. .. .. "	3,616	901,350	
Foin—			
Des E.-U.. ..Tonnes.	11,258	221,341	$2
Aux E.-U.. .. "	27,631	243,903	$4
Beurre—			
Des E..U.. ..Livres	306,317	77,994	4c.
Aux E.-U.. .. "	206,336	43,045	6c.
Fromage—			
Des E.-U.. .. "	800,063	116,851	3c.
Aux E.-U.. .. "	173,009	27,247	6c.
Œufs—			
Des E.-U... ..Douz.	1,123,336	216,278	3c.
Aux E.-U-.. .. "	32,991	9,846	5c.
Bacon et jambon—			
Des E.-U.. ..Livres.	7,304,187	851,807	2c.
Aux E.-U.. .. "	30,294	5,211	5c.
Pommes de terre—			
Des E.-U. .. ..Bois.	249,907	195,650	20c.
Aux E.-U. .. .. "	35,864	18,480	25c.
Orge—			
Des E.-U. .. .. "	62,572	23,299	15c.
Aux E.-U. .... "	210,788	139,573	24c.
Avoine—			
Des E.-U. .. .. "	88,485	35,048	10c.
Aux E.-U... .. "	350,991	144,545	15c.
Pois—			
Des E.-U. .. .. "	4,952	10,096	15c.
Aux E.-U... .. "	95,785	155,626	40c.
Haricots—			
Des E.-U. .. .. "	15,925	38,741	25c.
Aux E.-U. .. .. "	38,173	61,828	45c.
Blé—			
Des E.-U. .. .. "	5,803,452	5,138,455	12c.
Aux E.-U... .. "	114,926	102,699	25c.

Laissez-moi attirer particulièrement l'attention de la Chambre sur quelques-uns de ces articles. Prenez le beurre, nous permettons au beurre américain d'entrer chez nous avec un droit de 4 cents par livre tandis qu'ils imposent 6 cents sur notre beurre. Sur le fromage américain notre droit est de 3 cents par livre, et ils imposent le fromage canadien de 6 cents. Sur les œufs qui viennent de l'autre côté nous imposons 3 cents par douzaine et leur tarif sur les œufs du Canada est de 5 cents par douzaine; l'an dernier, ils ont envoyé au Canada, 1,123,336 douzaines d'œufs évalués à $216,278, et je prétends que, pour un certain montant du moins, nos agriculteurs canadiens sont, en raison de cette concurrence, dépossédés de l'argent qu'ils recevraient s'il en était autrement.

Nous laissons entrer le bacon et le jambon des Etats-Unis à deux cents par livre. Nous exigeons 20 cents par boisseau pour les pommes de terre américaines et ils imposent 25 cents par boisseau sur les pommes de terre canadiennes. Notre tarif pour l'orge est de 15 cents par boisseau et ils imposent 24 cents par boisseau d'après le changement qu'ils ont introduit dans leur tarif. Pour l'avoine, le droit du Canada est de 10 cents par boisseau et le leur est de 15 cents. Sur les pois, notre tarif est de 15 cents par boisseau et ils imposent 40 cents. Nous demandons 25 cents pour les haricots, et ils imposent 45 cents. Sur le blé, nous percevons 12 cents par boisseau et ils imposent 25 cents. Sur toute la liste des articles que j'ai énumérés, notre tarif est au désavantage de l'agriculteur canadien et dans l'intérêt de l'agriculteur américain. La valeur totale des articles que j'ai énumérés et que nous avons envoyés l'an dernier aux Etats-Unis ne s'est élevée qu'à $1,853,352 et les importations des mêmes articles venant des Etats-Unis qui sont entrés en concurrence avec les produits similaires de l'agriculture canadienne se sont élevées à $8,180,264.

Pourtant nos honorables adversaires ont une grande admiration pour l'agriculteur canadien. Dans les premières semaines de la session, le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a déclaré que les défauts qui faisaient du tort aux productions agricoles du pays provenaient des procédés arriérés de nos cultivateurs, de leur manque d'activité et de travail nécessaire pour exécuter les différentes opérations utiles à l'agriculture. C'est l'opinion qu'à exprimé l'honorable ministre au sujet des agriculteurs du pays et je signalerai respectueusement cette opinion de l'honorable député de Red-Deer.

Je demanderai aussi à mon honorable ami le ministre de l'Agriculture de comparer cette déclaration qu'il nous a faite, avec celle qui a été publiée par son département à propos de l'élevage des moutons au Canada. Dans ce livre, publié avec son autorisation,—et je le crois, avec tout le respect dû aux personnes intéressées dns l'industrie des lainages et la production de la laine—je constate que la raison donnée pour la diminution du nombre des moutons au Canada est l'élevage trop facile de cet animal.

Il attribue à cette cause le manque d'intérêt manifesté par nos fermiers pour ce genre d'industrie. Il déclare que l'entêtement obstiné qu'il faut avoir pour élever le porc, détermine dans l'esprit du cultivateur canadien une envie de surmonter l'obstacle et que par conséquent il préfère se livrer à l'élève de la race porcine qu'à celui de la race ovine. On nous dit aussi, dans cette brochure publiée avec l'imprimatur de l'honorable ministre, que le travail incessant relatif à la laiterie a profité à l'amélioration de la vache, parce que nos cultivateurs canadiens aiment assurément le travail. Les ennuis inhérents à l'industrie laitière et les petits profits réalisés sur l'élevage des chevaux, ont fait naître dans l'esprit de l'agriculteur canadien un désir de surmonter ces difficultés et il s'engage dans ce genre d'industrie plutôt que dans l'élevage du mouton qui demande très peu de soin.

Je signale cette déclarations au ministre de l'Agriculture et je lui demande de la placer à côté des autres accusations prétendant que les agriculteurs sont paresseux, qu'ils ont des méthodes lentes et arriérées pour exécuter leurs travaux. La condition actuelle de l'agriculture du pays n'est pas le fait de méthodes arriérées de l'agriculteur d'indifférence ou de paresse de sa part, mais je regrette de dire qu'elle est due à l'indifférence très manifeste de la part du Gouvernement à l'égard des intérêts agricoles.

En réponse à une question que j'ai posée au débat de la session, je trouve, monsieur l'Orateur, que dans les dernières dix années, le Gouvernement a dépensé pour l'agriculture et pour les intérêts agricoles de ce grand pays du Canada seulement $6,041,848. Pour la Milice et la Défense, on dépense plus en une seule année qu'on ne l'a fait pendant dix ans pour encourager l'agriculture dans toute l'étendue du Canada. Pourtant le Gouvernement s'intéresse beaucoup aux agriculteurs. En comparant les budgets de 1909-1910 avec ceux de 1908-1909, je constate une diminution de $35,000 sur le montant voté pour le développement de l'industrie laitière, celle des fruits et pour le transport des principaux produits agricoles. Le ministre est-il d'avis que nos facilités de transport ont atteint un tel degré qu'il doit en être ainsi? Le rapport des commissaires sur la laiterie et les entrepôts frigorifiques pour l'année 1907, dit à la page 97, que le fromage canadien est manutentionné grossièrement en Angleterre et que le beurre est abandonné pendant deux ou trois jours

de suite dans les docks de Liverpool. Il y a une diminution de $19,000 dans le crédit affecté à l'encouragement de la production des graines de qualité supérieure; une réduction de $32,000 dans les fermes d'expérimentations; une diminution de $13,000 pour le développement de l'industrie du bétail et de $50,000 pour la surveillance de la santé des animaux. Nos honorables adversaires parlent des revenus de ces dernières années et de ce qu'ils ont fait ou font encore pour l'agriculture. Quelle est la comparaison entre le Canada et les autres pays? Voici des chiffres qui montrent ce qui est dépensé dans différents pays pour encourager l'agriculture.

Sommes dépensées annuellement dans l'intérêt de l'agriculture en différents pays:

France	$ 9,200,000
Autriche	9,270,000
Hongrie	9,400,000
Etats-Unis	10,000,000
Russie	25,280,000
Japon	3,750,000
Canada (moyenne des dix dernières années)	604,188

La moyenne de l'argent dépensé par le Gouvernement dans les intérêts de l'agriculture est inférieure à ce que Merwin, cet intermédiaire yankee a obtenu comme graft du Gouvernement. Comment se fait-il que le budget de l'agriculture soit diminué cette année de $530,000? Pourquoi a-t-il fallu diminuer $19,000 du montant accordé pour encourager la production des graines de qualité supérieure? Et $13,000 du montant attribué au développement de l'élevage du bétail? Parce que le ministre des Travaux publics, dans sa sagesse ou sa négligence a permis de dépenser $92,000 pour seize cottages destinés à des serviteurs, près de Kingston, que l'on aurait pu construire pour moins de la moitié de cette somme. On a gaspillé là-bas trente ou quarante mille dollars et il s'ensuit que le Gouvernement a dû faire la réduction dont j'ai parlé. Pourquoi a-t-on été obligé de diminuer $35,000 du montant destiné au développement de l'industrie laitière et pomologique du pays? Parce que McAvity, l'ami de cœur du ministre des Travaux publics, a eu besoin de cette somme et de $933 en plus—et naturellement l'industrie laitière et pomologique peut attendre.

Ce sont là les choses qui se recommandent à l'attention de l'honorable député de Red-Deer (M. Michael Clark). Pourquoi doit-on diminuer $10,000 sur le chapitre destiné à l'établissement de nouvelles stations d'expérimentations agricoles? Parce que l'argent a passé, comme le savent très bien les honorables députés de la droite, pour payer l'argenterie et le cristal taillé du "Montcalm" et pour le champagne, les liqueurs de choix et les cigares de l' "Arctic."

Vous ne pouvez pas conserver votre gâteau si vous le mangez. Ces honorables députés sont frappés par le fait qu'ils ont semé le vent et qu'ils récoltent la tempête. Ils demandent de l'aide pour construire les édifices d'utilité publique et on leur dit qu'ils doivent attendre. Pourquoi? Parce que l'argent du pays a été gaspillé dans les dépenses plus qu'inutiles. Je vais chez le directeur général des Postes (M. Lemieux) pour lui demander certaines améliorations pour les commodités postales dans mon comté et je suis bien disposé à croire que le directeur général des Postes serait enchanté de me les accorder, car je suis heureux de dire que toutes les fois que j'ai eu l'honneur de lui parler de questions de poste dans mon comté, il m'a toujours reçu avec la plus grande courtoisie et s'est montré prêt à me donner satisfaction s'il le pouvait. Mais il ne peut pas empêcher que l'argent ait été gaspillé et il est obligé de se conformer aux exigences de la situation. Comme résultat, les habitants des districts ruraux de mon comté et d'autres comtés sont obligés de se contenter d'un service postal bi-hebdomadaire ou même hebdomadaire. Les millions qui ont été jetés dans le fossé Aylesworth—et cette dépense a été défendu pas des libéraux de cette Chambres pour leur plus grand discrédit auraient pu être employés pour améliorer les commodités postales des districts ruraux.

Sous le rapport des stations agronomiques et des postes d'expérimentations, comment le Canada soutient-il la comparaison avec d'autres pays? Voici la statistique:

Stations agronomiques et postes d'expérimentations par pays.

France	71
Allemagne	80
Autriche	61
Etats-Unis	60
Russie	102
Suède	26
Norvège	12
Italie	22
Belgique	15
Japon	15
Canada	6

Si on pouvait transporter au Canada la plupart de ces pays, nous nous en apercevrions à peine à cause de leur peu d'étendue. Pourtant, le plus petit d'entre eux a le double des stations agronomiques et des postes d'expérimentations que notre pays peut se vanter de posséder.

Qu'on me permette maintenant de faire ressortir les résultats de cette politique à l'égard des occupants des terres canadiennes. J'emprunte mes chiffres aux recensements de 1871, 1881, 1891 et 1901. Ils démontrent que, pendant chaque période décennale de 1871 à 1891, le nombre d'occupants a constamment augmenté, non seulement quant à la superficie totale du Canada, mais aussi quant à la surface occupée dans chaque province. La même statistique démontre aussi que le nombre total

d'occupants a diminué de 75,798 de 1891 à 1901; et cette diminution s'applique à toutes les parties du Canada, sauf au Manitoba et aux Territoires du Nord-Ouest. C'est un état de choses qui, selon moi, n'a pas été causé par les méthodes arriérées des cultivateurs eux-mêmes, ni par leur indifférence ou leur incurie. Je soutiens qu'il résulte d'une politique qui confère des avantages au cultivateur américain au détriment du cultivateur canadien.

Je prie la Chambre de réfléchir sérieusement au fait que les occupants du sol, les habitants des fermes, désertent leurs foyers d'année en année, comme le recensement le démontre. Je la prie d'examiner comment nos relations commerciales avec les Etats-Unis relativement aux produits agricoles contribuent à ce résultat. Je suis d'avis qu'il est injuste envers le cultivateur canadien de maintenir un tarif qui est à tous les égards plus favorable à l'importation des produits agricoles des Etats-Unis que celui que voisins appliquent à l'importation chez eux des produits agricoles de notre pays. J'espère qu'on étudiera cette question comme elle le mérite et qu'on augmentera les droits sur tous les produits de la ferme jusqu'à ce qu'ils soient aussi élevés que les droits américains applicables aux produits du Canada.

M. J. E. O. GLADU (Yamaska) (texte): Monsieur l'Orateur, j'ai vu dans les journaux, il y a une couple de jours, que le gouvernement de la province d'Ontario était sur le point de publier, et de livrer d'ici au premier septembre prochain, sept cent cinquante mille livres, destinés aux écoles de cette province. S'il m'était permis de le dire, je conseillerais à l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) de faire insérer à la fin de ces volumes, une copie de notre tarif et un état de nos importations et de nos exportations. Cela aurait l'avantage de le dispenser de faire imprimer et de distribuer le discours qu'il a préparé tout spécialement pour ses électeurs, et cela permettrait à la Chambre de se livrer à des travaux sérieux.

Notre pauvre budget, il me semble, aurait dû être reçu avec plus de sympathie, lui que l'on a, à diverses reprises, déchiqueté et morcelé de toute façon. Ce pauvre budget, dis-je, aurait dû s'attendre à une réception plus flatteuse, étant le seul cette année, dans le monde entier peut-être, à présenter un surplus. Mais ce pauvre budget, quand il s'est payé ce luxe-là, ne connaissait pas l'opposition que nous avons aujourd'hui, et encore moins le chef qui la commande de fait sinon de droit.

Tout d'abord, permettez-moi, monsieur l'Orateur, de traiter une question de chiffres. Avec la gracieuseté que je vous connais, vous ne manquerez pas, sans doute, de me pardonner cette excursion dans un domaine que je n'explore pas souvent. Je me sens d'autant plus porté à vous demander pardon de parler chiffres, après ce qui vient de se passer, que, je l'avoue franchement, même pour des estomacs robustes le plat, que dis-je, la véritable cuvette qui nous a été servie tout à l'heure, est de nature à les rendre bien malades s'ils n'en meurent pas.

Il y a un point que je désire traiter et que je trouve dans le discours du député de Toronto-nord (M. Foster). Il a peine à s'expliquer comment il se fait que, sous l'administration actuelle, nous avons eu quatre-vingt-quatorze millions de surplus, que nous les ayions dépensés et que nous ne sommes pas capables de lui en rendre compte. Je comprends qu'il se trouve considérablement embarrassé quand il s'agit de questions de surplus, lui, l'homme par excellence qui n'a toujours joué qu'avec des déficits annuels et perpétuels.

Permettez-moi d'établir en quelques mots la véritable différence de la situation politique qui existe entre les deux partis qui se sont succédés au pouvoir. Quand les conservateurs sont arrivés aux affaires en 1878, le total de l'actif du Canada était de $34,595,499.05. En 1896, ces messieurs, sous la volonté du fouet populaire, dûrent lâcher le pouvoir. Ils avaient porté l'actif à la somme de $67,220,103.96, soit une augmentation, en 18 années, de $32,624,004.91. Ils avaient cependant augmenté la dette dans le même espace de temps au chiffre de $118,000,000. Si l'on déduit l'actif de $32,500,000 environ, l'augmentation nette, qui reste à la charge du parti conservateur pour ces 18 années, est de $85,500,000.

Nous sommes arrivés au pouvoir en 1896 et nous avons pris, comme je le disais tout à l'heure, un actif de $67,220,103.96. Nous l'avons porté en 1909 à $130,246,298.00 soit une augmentation dans l'espace de douze années, sous l'administration libérale, de $63,026,194.04.

Maintenant, d'après le rapport officiel du ministère des Finances, l'augmentation de la dette, sous le régime libéral est de $65,463,427.07, mais l'actif représente $63,026,194.04. L'augmentation réelle de la dette, dont nous avons à rendre compte, est donc seulement de $2,437,233.03.

Le député de Toronto-nord demandait l'autre jour comment il se faisait que nous ayions eu des surplus au montant de $94,000,000 et que nous ne soyions pas capable d'en rendre compte. Qu'il se rappelle l'augmentation de la dette, et il constatera que la différence n'est plus que de deux millions et demi en chiffres ronds.

Quand à l'emploi fait des surplus, qu'il consulte les rapports officiels et il constatera que le Transcontinental a déjà coûté au pays $52,574,131.71; que les canaux ont absorbé environ huit millions—je cite de mémoire,— que l'indemnité additionnelle accordée aux provinces comme subsides

fédéraux représente trois millions, et que, avec certains autres item, se montant à environ douze millions, il verra que nous avons placé ainsi soixante-quinze millions sur les quatre-vingt-quatorze millions de surplus accumulés.

Je m'en tiens à cela et je promets à la Chambre qu'elle ne m'entendra plus parler de chiffres.

Maintenant, monsieur l'Orateur, il est un homme extraordinaire dans cette Chambre, un homme sans pareil; on le cite généralement comme le "debater" par excellence du pays. Mais il a encore d'autres qualités, il sait se plier avec une merveilleuse souplesse aux exigences des situations les plus variées. Je veux parler du député de Toronto-nord. Quand il siège à la droite de l'Orateur, il est un impitoyable accumulateur de déficits. Quand il siège à la gauche, il est encore plus impitoyable pour faire la guerre aux surplus du Gouvernement. Il n'est pas seulement extraordinaire à ce point de vue-là. Cet homme composa, il y a douze ou treize ans, un discours véritablement admirable—qu'il répète d'ailleurs invariablement chaque année. C'est son discours critique du budget. Ceux qui l'entendent pour la première fois disent: Quel critique! Ceux qui l'entendent pour la deuxième fois disent:—je fais cette remarque sans malice—Quel répétiteur! Et ceux qui l'entendent pour la quatrième ou cinquième fois, et c'est le cas de ceux qui siègent depuis longtemps dans cette Chambre se disent: Cet homme répète toujours le même air, c'est un orgue de barbarie.

Je ne me permettrais pas de faire cette critique en son absence, mais comme ce discours revient toujours au temps de Pâques ou à peu près, les gens absolument sans malice se disent, en parlant de lui, que l'ex-gérant de l'Union Trust, l'ami des Forestiers Indépendants, va se convertir. D'un autre côté, ceux qui ne sont pas plus éclairés sur le rite que sur les questions dogmatiques se disent: Il est certain qu'il va nous prêcher quelque chose, mais ce ne sera pas la Passion.

Le député de Toronto-nord fait un crime au Gouvernement d'avoir emprunté tout récemment à un taux différent de celui dont il a fait bénéficier le pays il y a quelque temps. Inutile de discuter cette question, car tout le monde sait que celui qui va sur le marché européen ou autre, pour contracter un emprunt, est obligé de se soumettre aux conditions financières du moment où il fait cet emprunt.

L'honorable député reprochait l'autre jour au ministre des Finances d'avoir changé sa manière de voir sur les questions politiques qui intéressent ce pays. Il a rappelé que sir Richard Cartwright avait toujours été immuable dans ses convictions politiques, qu'il en avait toujours été de même pour sir John Macdonald. Je n'ai rien à voir dans les convictions politiques de sir John Macdonald, mais je puis répondre pour sir Richard Cartwright que pendant les cinq années qu'il a été ministre des Finances dans l'administration libérale, s'il n'a pas changé sa manière de voir, c'est que la chose n'était pas nécessaire, sa tâche ayant été de réparer les conséquences de l'administration désastreuse qui l'avait précédé.

D'ailleurs, il est un axiome parfaitement connu, c'est qu'il n'y a que les ânes qui ne changent pas d'opinion, pour la bonne raison qu'ils n'en ont pas.

Je crois qu'en politique un chef d'Etat doit se conformer aux besoins de son pays sans se préoccuper si, en faisant cela, il change quelque peu sa manière de voir.

Quand le pays était dans la stagnation où le parti conservateur l'a laissée en 1896, il était raisonnable que ceux qui furent appelés à lui succéder changeasse la politique que nous avions, graduellement, avec modération, pour ramener le pays à l'état de prospérité où il est aujourd'hui.

Le député de Toronto-nord nous faisait remarquer l'autre jour que dans l'exposé budgétaire du ministre des Finances il chargeait au compte du capital les primes que nous payons pour la fabrication de l'acier et du fer. De notre temps, disait-il cette dépense n'était pas inscrite au capital. Je le crois bien, que dans son temps ces industries ne faisaient rien et que les primes qui leur revenaient n'étaient qu'une simple bagatelle.

Les déclarations du député de Toronto-nord me paraissaient comporter une contradiction extraordinaire. Il prétend que nous dépensons trop. Cependant, nous le voyons à un certain moment, à l'île du Prince-Edouard, se déclarer prêt à voter la somme de $50,000,000 pour la construction d'un tunnel. Plus tard, il réclame la constructions de dreadnoughts. Mais la contradiction la plus extraordinaire qu'il commet, c'est quand il vient devant la Chambre des communes déclarer que la construction du Transcontinental est un crime.

S'il est sincère, si ceux qui siègent avec lui sont sincères, et s'ils veulent réellement assurer la défense de l'Empire, ils n'ont pas le droit d'oublier que la construction du Transcontinental telle qu'elle se fait aujourd'hui exclusivement sur le territoire canadien, est l'œuvre la plus patriotique au point de vue de la défense de l'Empire que l'on puisse rêver. Que l'Angleterre, à un moment donné, soit obligée de transformer ses escadrons, ses corps d'armée tout entier pour protéger ses intérêts en Orient, et toute l'aide que l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud, les Indes, la France même, faites, si vous voulez, un tout compact de ces secours, et vous n'aurez pas encore là un avantage égal à celui que le Canada lui assure pour le transport rapide

de ses troupes par la construction de cette magnifique voie ferrée.

Le député de Toronto-nord demande la construction des dreadnoughts. Certes, monsieur l'Orateur, il est assez délicat en ce moment d'examiner une opinion sur cette question. Cependant prenons les chiffres de l'honorable député de Toronto-nord qui déclarait, il y a quelques jours, que le Transcontinental allait coûter au pays la somme énorme de cent quatre-vingts millions. Il est reconnu qu'un dreadnought coûte dix millions. Nous souscrivons donc pour la défense de l'empire l'équivalent de dix-huit dreadnoughts par la construction de cette voie ferrée. Personne ne peut contredire ce raisonnement. Ceux qui se font les défenseurs de l'empire, s'ils sont sincères, qu'ils cessent donc de critiquer la construction de ce chemin de fer. Nous n'avons pas de moyen plus efficace de contribuer à la défense de l'empire.

A quoi tend cette politique de dreadnoughts, sinon à nous livrer à l'impérialisme outrancier?

Je le déclare de tout mon cœur et sans forfanterie, je suis antiimpérialiste. Je suis avant tout enfant du Canada.

D'ailleurs, monsieur l'Orateur, dans quelle situation nous place-t-on, en nous demandant de construire des dreadnoughts qui, après tout, seront propriété essentiellement anglaise?

M. PAQUET (l'Islet): Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question?

M. GLADU: Certainement.

M. PAQUET: Quand l'honorable député de Toronto-nord a-t-il demandé la construction de dreadnoughts?

M. GLADU: Je demande pardon à mon honorable ami, mais je crois qu'il ne s'est pas fatigué à le lire; c'est à la fin de son discours qu'il a demandé cela. Je disais: dans quelle situation nous place-t-on quand on nous demande de construire des vaisseaux qui seront la propriété exclusive de l'Angleterre? quand on cherche à nous faire entrer dans l'impérialisme qui a été prêché sur tous les hustings, en Angleterre et ici, sur le parquet de la Chambre? N'avons-nous pas encore sur le feuilleton de la Chambre, la proposition du député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) où l'on voit s'étaler l'impérialisme de ces messieurs de l'opposition,—*in cauda venenum.*

Cet impérialisme outrancier ne place-t-il pas une partie considérable de notre population dans une situation équivoque? Je suppose que l'Allemagne et l'Angleterre décident, à un moment donné, de ruer leurs armées ou leur marine, l'une contre l'autre. Si nous entrons dans l'impérialisme, nous nous engageons à contribuer à la défense de l'Empire. De quel droit allons-nous demander aux Allemands, devenus citoyens canadiens, ou aux Italiens, devenus sujets canadiens; de quel droit, dis-je, allons-nous leur demander d'aller épauler le mousquet, de tirer l'épée contre l'Allemagne ou l'Italie? Si ces hommes, placés dans une position si délicate, refusent d'aller au feu, vous en faites des révoltés. Si au contraire, Allemands ou Italiens tirent l'épée contre les leurs, vous en faites des assassins et des fratricides. Dans le premier cas vous les faites fusiller parce qu'ils se seront révoltés, dans l'autre cas, vous les déshonorez parce qu'ils vont se battre contre leur propre sang.

Je ne suis, je le déclare avec franchise, ni Anglais ni Français; je suis tout simplement enfant du Canada et je ne donnerais pas un liard pour retourner sous la domination française. Mais je ne voudrais pas pour un monde que mes compatriotes de la province de Québec, s'ils étaient entrés un jour dans l'impérialisme, fussent appelés à épauler l'arme contre l'armée française. C'est là ma manière de voir sur cette question.

D'ailleurs, je suis d'opinion que nous n'avons pas le droit de disposer de l'avenir. L'avenir ne nous appartient pas. Le poète a dit: L'avenir est à Dieu. C'est vrai, mais les espérances de l'avenir sont à nous. Elles sont à nous pour les transmettre comme héritage à ceux qui viendront après nous. En les en dépouillant, ce n'est pas seulement un vol, c'est une indignité. Que ce soit sous forme de dreadnoughts ou sous forme d'un impérialisme complet, nous n'avons pas le droit de compromettre l'avenir du pays en nous lançant dans une aventure dont nous ne connaissons pas les conséquences, avenir qui est le bien et l'apanage de nos enfants. Nous avons le droit d'avoir des espérances que l'avenir ne démentira pas. Peu importe ce que le ciel nous réserve, nous n'avons pas le droit de disposer de cet avenir.

Qu'on n'aille pas m'accuser de déloyauté à cause des paroles dont je viens de me servir. Je puis le dire en toute franchise, je ne donnerais pas un liard, comme je le disais tout à l'heure, pour retourner sous la domination française. Je crois que le peuple du Canada a le droit d'être fier de la situation actuelle. J'aime l'empire britannique qui nous a donné plus de liberté que nous n'en avons jamais eue dans le passé. J'aime cet empire, si grand que jamais sur lui la nuit n'étend son voile. J'aime son roi, digne successeur de la plus auguste femme qui, depuis des siècles, se soit assise sur le trône des Saxons. Mais il est un autre pays que je n'ai pas le droit d'oublier, pays que Dieu a fait aussi grand qu'un monde. Pays borné à chacune de ses extrémités par les océans. Pays qui d'un autre côté a pour voisin la plus grande république de l'univers et qui, de l'autre côté, n'a pour borne que les mystères de mers inconnues. Tout nos ancêtres l'ont prouvé, ce pays, c'est le vôtre, mon-

sieur l'Orateur, c'est le mien, c'est le nôtre à tous. C'est le pays des Anglais, qui sur cette terre nous ont vaillamment et glorieusement combattus; c'est le pays des Canadiens-Français qui l'ont ouvert à la civilisation et, eux aussi, ont livré des luttes immortelles. Ce pays nous le connaissons tous, c'est le Canada.

Je ne vois pas ce que nous gagnerions au point de vue de la défense de l'empire, à construire des dreadnoughts ou à nous jeter dans l'impérialisme à outrance. L'Angleterre n'a rien à craindre de nous, je parle des Canadiens de toutes races et de toutes croyances religieuses. Chaque fois que son drapeau a été menacé sur la terre canadienne, chaque fois que quelqu'un a osé porter une main audacieuse sur ce même drapeau, ce sont les Canadiens-Français et Anglais qui s'en firent les défenseurs. Ouvrons un peu l'histoire. En 1774-75 c'est par des Canadiens que le drapeau anglais fut défendu sur la citadelle de Québec. En 1812, de Salaberry avec ses compagnons s'immortalisaient dans l'histoire, à Châteauguay. En 1870, lors de l'invasion fénienne, c'est par des Canadiens que le drapeau fut défendu. En 1885, ce même drapeau fut encore menacé. Cette fois-là nous avions à lutter contre des frères, il est vrai, mais c'était encore pour la défense de ce drapeau et les nôtres n'ont pas hésité à étouffer la rébellion comme de loyaux sujets de l'empire britannique. Et maintenant, si je me reporte à une époque plus rapprochée de nous, le sang des nôtres est encore chaud sur le sol d'Afrique.

Si nous avions cette union plus intime de l'impérialisme, quels privilèges et avantages y trouverions-nous? Quels avantages en retirerait l'Angleterre? Absolument aucun. Restons donc tels que nous sommes, loyaux sujets de l'Angleterre. L'argent que nous avons à dépenser, dépensons-le autant que possible pour le bien général du Canada; pour que notre pays devienne ce qu'il est appelé à devenir: grand et prospère, et peut-être l'un des plus grands pays de l'univers. Je crois qu'un Canadien n'a pas droit de faire d'autres rêves, s'il veut réellement montrer qu'il aime le Canada.

M. W. B. NANTEL (Terrebonne) (texte): Monsieur l'Orateur, sans faire de belles phrases comme celles que nous venons d'entendre du député d'Yamaska, je me contenterai de le féliciter. Il nous a fait entendre de très jolies phrases, mais sans m'y arrêter davantage, j'en viens de suite au fait sur lequel il a particulièrement insisté, je veux parler de l'impérialisme.

Pour répondre à ses remarques, je lirai non pas toute, mais une partie seulement de la résolution qui a été adoptée par cette Chambre et je la comparerai avec celle qui a été soumise par le député de Toronto-nord (M. Foster).

M. J. E. O. GLADU.

Par sa proposition, le député de Toronto-nord disait:

Vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

A cette résolution un amendement fut proposée par l'honorable chef du Gouvernement. Que comporte cette dernière résolution du chef du Gouvernement? Je lis une partie seulement de ces conclusions.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'organisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'Amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'aide que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Réellement, en attendant ce soir la sortie faite par le député d'Yamaska contre cette terrible théorie de l'impérialisme, je suis porté à croire que ce député n'est pas un ferme soutien du Cabinet. Voudrait-il, par hasard, donner un soufflet à son chef? Je ne crois pas, sincèrement, qu'il ait ce courage-là.

Je n'insisterai pas davantage sur cette question; je crois que la réponse la plus *ad rem* se trouve consignée dans les "Débats", que je viens de citer.

Je n'ai pas non plus l'intention de prendre la défense du député de Toronto-nord. Je sais qu'il est très capable de se défendre lui-même, aussi je lui laisserai ce soin-là.

L'honorable député d'Yamaska nous a parlé des primes payées par les conservateurs lorsqu'ils étaient au pouvoir. Les primes payées sous ce régime n'ont pas été considérables, car sur cette question de politique nationale, le parti conservateur avait une toute autre idée, et ne songeait guère aux primes. Il encourageait les industries nationales d'une toute autre façon. C'était peut-être une mauvaise politique et ce n'est pas le temps ni le lieu de l'examiner, mais telle était sa politique. Les primes donc n'ont pas pu avoir une grande influence sur l'équilibre de son budget.

L'honorable député a affirmé que le député de Toronto-nord, pendant qu'il était ministre des Finances, n'avait eu que des déficits à offrir chaque année. Cette affirmation est contredite par les faits et il suffit, pour le constater, de consulter les Livres bleus ou l'on verra qu'il a su aussi présenter des surplus.

D'un autre côté, comment ces surplus dont les ministres actuels se vantent, sont-ils bâtis? D'après la méthode du ministre des Finances, cela me paraît très facile d'avoir des surplus. Je ne sais si c'est un secret qu'il a découvert, mais d'après lui il suffit de capitaliser le revenu. Il ne dépense pas l'argent public, il le capitalise. C'est ainsi qu'il a capitalisé les $6,424,000 engloutis dans le pont de Québec. Singulier capital que celui-là?

L'honorable ministre paye des primes à certaines industries, au montant de $2,787,-354; et pour lui c'est encore là un capital; bien que ce soit des obligations que le Gouvernement a contractées par une loi qui l'oblige à payer ces primes; mais au bout de l'année, le ministre capitalise encore cela. Il en est de même pour les subsides aux chemins de fer qu'il capitalise également. Avec ce système-là, il finira probablement par capitaliser les dépenses des employés publics. En mettant cela au compte du capital, il se fabrique aisément un surplus. Sincèrement, je crois que le ministre des Finances devrait faire patenter son invention.

Mais on prétend qu'il a emprunté cette méthode de son prédécesseur, le député de Toronto-nord, qui a été ministre des Finances avant lui. Si cela est vrai, il a eu bien tort. Je ne crois pas, du reste, que lui, si fier libéral, ait jamais eu l'intention de se servir d'une méthode aussi tory que celle-là. Le ministre des Finances est au pouvoir depuis treize ans et il n'a pas encore trouvé le moyen, avec toutes ses idées de progrès, de changer une aussi mauvaise méthode. Il aurait pu, comme son collègue le ministre de la Marine (M. Brodeur) importer un teneur de livres de New-York qui lui aurait donné une autre méthode de tenue de livres. S'il est vrai que ce sont les conservateurs qui ont, les premiers, créé et appliqué cette théorie de la capitalisation des dépenses, ils méritaient bien d'aller dans l'opposition, et si les libéraux font la même chose, ils méritent bien, à leur tour, d'aller dans l'opposition le plus vite possible.

Dans ma naïveté, j'avais cru que l'on pouvait convertir une somme d'argent en un capital lorsque cette somme d'argent représentait une valeur tangible, et je me disais, par exemple, voici un cultivateur qui, à force d'économie, a mis de côté une somme de $1,000. Il prend cet argent pour bâtir une grange sur sa ferme; il ne s'appauvrit pas par là même; il convertit tout simplement son argent en construction ce qui augmente d'autant la valeur de son immeuble. Il peut imputer cette dépense de $1,000 au compte du capital. Mais le ministre des Finances agit tout autrement: il capitalise tout ce qu'il paye. C'est là une fausse théorie, un faux principe en matière de finance. Un gouvernemnt qui bâtit un chemin de fer, capitalisera bien la valeur réelle de ce chemin, car c'est un avoir qui lui reste. Mais, assurément, on ne peut pas en dire autant des $6,400,000 du pont de Québec qui sont au fond du Saint-Laurent. Ceux qui siègent depuis longtemps dans cette Chambre savent ce que cela veut dire que ces surplus, dont parle le ministre des Finances; mais les nouveaux député ne le savent pas, de même que le public au dehors, et tout cela est de nature à tromper le peuple, les créanciers et le ministre des Finances lui-même.

Sur cette question de comptabilité, on ne paraît pas s'entendre beaucoup, mais il est une chose sur laquelle on s'entend parfaitement, c'est l'augmentation de la dette dans des proportions épouvantables. Ainsi, pendant les deux dernières années, la dette a augmenté de $46,000,000. L'on vit d'emprunts. On emprunte à longs termes, à termes moyens; on fait des emprunts temporaires que j'appelerais à la petite semaine. Ceci démontre un état de chose auquel il faut porter remède. Malgré tout cela, je crois que nous sommes extravagants dans l'administration de non affaires. C'est ce point-là que j'avais l'intention de traiter tout particulièrement. Nous sommes extravagants dans les salaires que nous payons aux officiers de l'Etat, exagérés dans la rondeur et l'ampleur de certains autres salaires. Nous sommes aussi parfois exagérés dans la modicité de certains salaires accordés aux humbles et aux petits de l'administration publique. Ces choses me venaient à l'esprit l'autre jour lorsque, sur le parquet de cette Chambre, l'honorable directeur général des Postes (M. Lemieux) soumettait sa loi concernant les salaires dans son département. L'on insistait de ce côté-ci de la Chambre pour lui faire accorder à certains facteurs, aux conducteurs de malle et autres modestes employés des Postes, une somme assez élevée pour leur permettre de vivre.

L'honorable ministre réclamait et disait: Messieurs, ce que vous exigez de moi représente un gros chiffre, je veux, et mes collègues du Gouvernement veulent faire de l'économie.

J'ai été tenté de me lever et de lui crier: Messieurs du Gouvernement, si vous désirez faire de l'économie, je vous en félicite; mais de grâce ne la faites pas sur le dos des affamés, mais plutôt sur la tête des repus des faveurs du pouvoir; de grâce, il y a plus à prendre sur les salaires de cinq mille, de six mille, de neuf mille et de dix mille piastres qu'à tondre sur les salaires de cinq cents et six cents piastres. Je me suis

tu, sauf à revenir sur le sujet, à l'occasion favorable, et je crois maintenant que cette occasion se présente. Je constate que le ministre des Finances, dans ses estimés de 1909-10 retranche $22,581,458 absolument. J'espère que cette économie ne frappera pas trop les petits et les faibles, et que le ministre des Postes qui a donné un surplus, un surplus réel, saura protéger ces gens. Si j'ai mentionné le nom de l'honorable ministre des Postes, il ne faudra pas en conclure que c'est à lui que j'en veux particulièrement. D'abord, je n'en veux à aucun des honorables ministres qui siègent aux banquettes du Trésor, et surtout je n'ai rien contre le ministre des Postes. Je ne désire pas attaquer son département, loin de là, si je m'écoutais et si je ne craignais pas de blesser son humilité, je lui dirais que s'il y a un ministre qui me paraît bien conduire son affaire, c'est lui, et que, s'il y a un département bien administré, c'est le sien, et la preuve je la trouve dans le surplus qu'il apporte cette année au ministre des Finances, ce dont je le félicite, surplus visible à l'œil nu celui-là. Je profite également de la circonstance pour le féliciter d'avoir bien voulu songer aux petits et aux faibles qui n'ont guère de défenseurs, tandis que les puissants en ont toujours un grand nombre, sans compter qu'ils peuvent se défendre eux-mêmes et qu'ils le font vaillamment et avec succès.

Il y a bien de la marge entre un salaire de dix mille dollars et un autre de cinq cents. Il y a là pour moi une disproportion considérable, j'allais dire presque immorale, —dans un pays de démocratie comme le nôtre. Pourtant celui qui touche un salaire de $500 à $600, a une femme et des petits enfants qu'il chérit tout comme celui qui a un salaire de $10,000; une femme qu'il est obligé de vêtir et de nourrir; des enfants qu'il est obligé de vêtir, de nourrir et de faire instruire, tout comme le fortuné du sort qui touche bon an mal an, ses huit mille, ou ses dix mille dollars. L'un retire $50 par mois, l'autre va retirer son chèque de sept cents ou huit cents dollars par mois; l'un va crever au service du peuple, l'autre s'il veut vivre honnêtement, ne dépensera pas tout ce que le peuple lui donne; l'un sera un miséreux toute sa vie, l'autre va thésauriser, s'enrichir, se faire des rentes aux dépens du peuple.

Monsieur l'Orateur, celui des ministres qui fera cesser cet état de choses, sera un bienfaiteur de son pays et la nation reconnaissante devra lui ériger un monument.

Le véritable principe à suivre, dans la répartition des salaires, c'est de fournir à chacun le moyen de vivre, d'élever sa famille suivant la condition et les exigences sociales du milieu où il est appelé à vivre, et non pas le système actuel, car il pèche contre ce principe élémentaire. Il est propre à faire maudire, par plusieurs, le sort

M. W. B. NANTEL.

que la Providence leur a fait, et à établir sur notre sol libre d'Amérique, une aristocratie,—la pire de toutes,—l'aristocratie de l'argent. Le luxe et la misère, au service de l'Etat et du peuple, sont deux choses incompatibles et qui ne devraient pas exister. Cependant, cet état de choses existe, monsieur l'Orateur, et je n'ai qu'à ouvrir le Livre bleu pour vous démontrer qu'il y a une foule d'employés dans tous les départements, des pères de famille qui ne gagnent pas suffisamment pour vivre convenablement avec leur famille, tandis qu'il y en a une foule d'autres qui ne peuvent pas dépenser tout ce qu'ils touchent. Je ne veux pas être personnel dans mes remarques qu'il me reste à faire, ni attaquer qui que ce soit. Je veux bien référer aux salaires, mais en aucune façon toucher aux individus qui en sont les heureux possesseurs. De plus, je ne veux pas même tenir l'administration actuelle, seule responsable du mal; si ce n'est toutefois qu'elle n'a pas songé à le traiter, ni à le guérir, mais que plutôt elle l'a laissé se gangrener davantage, lorsqu'elle avait promis implicitement, sinon expressément de s'occuper de la chose et, qu'après tout, elle était obligée de le faire.

Pour le moment, et comme point de départ, je me contenterai de faire quelques énumérations. Je commencerai pas certaines créations de l'administration actuelle. Je prendrai, par exemple, la commission créée pour la construction du chemin de fer transcontinental national. A l'origine, trois commissaires furent nommés. Plus tard, un quatrième leur fut adjoint. Le salaire du président est de $8,000 par année. Les trois autres commissaires ont, chacun, $7,000 par année. Ces salaires sont trop élevés et surtout, le nombre des commissaires est trop considérable. Deux commissaire n'auraient-ils pas suffit?

Vient ensuite la commission des chemins de fer; institution que j'admire et dont les activités sont en train de s'étendre à tout le pays. Il y avait d'abord trois titulaires: un président et deux commissaires. Aujourd'hui il y en a six, et voici leurs salaires: le président reçoit $10,000 par année; le vice-président, $9,000, et les autres commissaires, $8,000 chacun.

La commission du service civil est composée de deux commissaires recevant chacun $5,000 de salaire par année.

Les sous-ministres sont aujourd'hui légions. Le nombre en augmente tous les jours en même temps et en même proportion que de salaires. Encore une fois, je ne fais qu'énumérer, et bien que j'aie pris des précautions, je pourrais néanmoins m'être trompé. Si j'ai fait erreur, je désire que l'on me le signale, ne demandant pas mieux que d'être rectifié.

Au conseil privé, au département de la Milice, de l'Agriculture, du secrétaire d'Etat, à la bibliothèque, aux Travaux pu-

blics, en un mot, dans tous les ministères qui sont au nombre de quatorze, il y a de ces sous-ministres,—ou employés principaux ayant parfois un autre titre, mais touchant le salaire de député-ministre, il y a, dis-je, de ces messieurs au nombre respectable de trente-trois si je ne me trompe pas. Ils ont des salaires variables de $4,500 à $8,000 annuellement. Il y en a deux à $4,500; vingt-deux ou vingt-quatre à $5,000 environ, cinq à $6,000; un à $7,000, enfin, un autre à $8,000.

Les sous-ministres sont au nombre de quatorze. Ils reçoivent, y compris l'indemnité sessionnelle, le premier ministre, $14,500, et les autres $9,500 chacun. En passant, qu'il me soit permis de dire que je ne veux pas reprocher aux honorables ministres le salaire qu'ils touchent parce que, vraiment, je considère qu'ils ne sont pas rétribués, proportionnellement, aussi bien que leurs députés-ministres, et c'est une anomalie. Ils ont des élections à subir et l'on sait que, dans le parti libéral comme dans le parti conservateur, les élections coûtent cher et ne se font pas avec des prières. Les ministres ont des devoirs sociaux à remplir bien autrement importants que ceux des députés.

Les juges de la cour suprême du Canada sont au nombre de six, un juge en chef et cinq juges puînés. Le juge en chef reçoit un traitement de $10,000 par année; les cinq autres juges $9,000 par année. Il y a aussi un juge de la cour d'échiquier qui reçoit $8,000 par année. Il y a aussi les juges des autres cours pour les provinces, dont les salaires varient de huit, sept, six, cinq et trois mille piastres par année, avec, en plus, leurs frais de voyages qui s'élèvent à un chiffre assez rond, si l'on considère que pour plusieurs d'entre eux ces dépenses s'élèvent à onze et même treize cents piastres par année. Six ont reçu plus de $1,000 en frais de voyage. La dépense qu'entraînent ces salaires ainsi que les frais de voyage forment un total de $1,075,536.81 pour l'année 1907-08.

Au Yukon, nous avons trois juges qui nous coûtent chacun $10,000 par année; en tout $30,000. Les frais de la justice au Yukon s'élèvent à la somme de $88,088.47, et la population, m'assure-t-on, va en décroissant. Au dernier recensement, celui de 1901, elle n'était que 27,219. La population totale du pays n'est peut-être pas de 7,000,000, mais pour les besoins de mon argumentation, je la mets à ce chiffre.

Je vous ai énuméré les hauts salaires que le Gouvernement du Canada paye à ses fonctionnaires. Je passe maintenant chez nos voisins des Etats-Unis. Nos voisins de l'Union Américaine sont plus vieux et surtout plus riches que nous. Leur population est de 87,971,000, si l'on prend les Etats-Unis seuls; si on ajoute les Iles, l'on arrive à 96,850.000. Si l'on prend les Etats-Unis proprement dits et toutes les possessions américaines, on arrive au chiffre de 105,000,000.

Voyons maintenant les salaires que l'on y paye. La statistique que je vais donner, je l'ai empruntée au volume 34, intitulé: "Senate Documents", 59ième congrès 1906-07," appropriation pour l'année finissant le 30 juin 1908.

Les Etats-Unis d'Amérique ont neuf départements d'Etat appelés secrétariats ou ministères. Ce sont: l'agriculture, le trésor, la guerre, la navigation, les postes, l'intérieur, le commerce, le travail et le département de la justice ou de l'attorney-general.

Les différents secrétaires ou ministres, à la tête de ces départements, reçoivent chacun des appointements annuels de $12,000. Jusqu'à la date du 26 février 1907 ils ne recevaient que $8,000. Ce n'est que par les appropriations pour l'année 1907-1908 qu'ils ont eu le bénéfice de cette augmentation. Les sous-secrétaires ne reçoivent en moyenne que $4,500 par année. Il y a plusieurs sous-secrétaires, suivant l'importance plus ou moins grande des départements; mais, je le répète, ces sous-secrétaires ne reçoivent que $4,500 par année. Le premier commis a $2,500 ou $3,000 au plus.

A l'Agriculture, par exemple, le sous-secrétaire reçoit $5,000, mais ce département est un peu plus important que le nôtre, puisque son budget seul pour l'année 1907-1908 s'élève à la somme de $9,444,290, à peu près un huitième de notre budget général, et huit fois plus que notre budget d'agriculture qui n'est, pour la même année, que de $1,481,091.67 et pour 1909, $1,112,500. Et cependant notre sous-ministre de l'Agriculture reçoit $6,000 par année.

Le directeur général des Postes a un premier assistant qui reçoit $5,000. Le secrétaire du département du Commerce et du Travail a aussi un assistant et deux sous-secrétaires qui reçoivent $5,000 chacun. L'assistant de l'attorney-general reçoit aussi $7,000, et le solliciteur général $7,500. C'est à faire croire que l'on s'est plu à nous copier, à moins que nous ne les ayions copiés nous-mêmes, en payant à notre sous-ministre $7,000 et à notre solliciteur général $7,500.

Si, en général, le salaire des sous-ministres ou sous-secrétaires est moins élevé que celui que nous payons à nos trente-trois sous-ministres à Ottawa; d'un autre côté, parmi les employés secondaires, je trouve moins de ces salaires de misère et de famine, dont je parlais tout à l'heure, propres à faire crever le père de famille qui le reçoit.

Les ambassadeurs et les plénipotentiaires américains en Angleterre, en Allemagne, au Japon et en Russie ainsi que dans les autres pays de cette importance ont un salaire annuel de $17,500. Les envoyés extraordinaires et plénipotentiaires en Belgique, en

Chine, en Espagne et autres pays de cette importance coûtent $12,000. Les mêmes fonctionnaires représentant la république américaine au Chili, à la Colombie, au Pérou, au Danemark, en Roumanie, en Servie, en Perse et à Siam ont $10,000 par année. Le ministre résidant à l'Ibérie, qui remplit les fonctions de consul général, a $5,000; le consul général au Caire a $6,000.

Nous n'avons pas encore de représentants du Canada auprès des pays étrangers; mais nous avons, en pleine cité d'Ottawa, à la commission des chemins de fer, à la commission du Transcontinental National, des gens qui touchent des salaires de sept, huit, neuf et dix mille dollars par année.

A la bibliothèque du congrès de Washington, le total des salaires payés s'élève à $18,140. A la bibliothèque du parlement canadien à Ottawa, les salaires s'élèvent à $25,685.50; et si l'on ajoute les dernières augmentations, on doublera presque le chiffre de nos voisins.

A la commission du service civil, à Washington, les commissaires n'ont que $4,000 par année. Ici, nos commissaires du service civil touchent chacun un salaire de $5,000. Au département de la guerre, à Washington, il y a ce que l'on appelle "The Office of Public Buildings and Grounds" qui paraît être sous la direction d'un assistant ingénieur qui reçoit $2,400 par année, et d'un "chief clerk" qui reçoit aussi un salaire de $2,400.

J'en arrive maintenant à la magistrature. La cour suprême de l'union est composée d'un juge en chef et de huit juges puînés. Le juge en chef a $13,000 par année, et les juges puînés $12,500 chacun.

Il y a vingt-neuf juges de la cour de circuit, salaire $7,000. Il y a soixante et dix-neuf juges de la cour de district, salaire: $6,000 par année. Il y a aussi six juges additionnels nommés à raison des besoins de nouveaux territoires. Ils ont également $6,000 de salaire. Les territoires non organisés en état ont huit juges à $5,000. Le district ou territoire d'Hawaï a trois juges. La cour d'appel du district de Columbia a trois juges, l'un à $7,500, les deux autres à $7,000 par année. La cour suprême de ce même district a six juges à $6,000. Pour tous ces juges, excepté ceux de l'Alaska, de l'Arizona et d'Hawaï, pour les juges fédéraux, le montant total s'élève à $969,000, tandis que pour nos juges canadiens, la dépense est de $1,075,536.81, ce qui fait une différence contre nous de $106,536.81.

Le territoire de l'Alaska parait coûter au peuple des Etats-Unis, $67,000.00 par année. La population en est de 32,000; il y a un gouverneur qui a un salaire de $3,000 et trois juges touchant chacun $5,000.

Le territoire de l'Arizona a un gouverneur dont le salaire est de $3,000.

Le territoire du Nouveau-Mexique a un gouverneur, à $3,000.

M. W. B. NANTEL.

Notre Yukon, pour les seules fins judiciaires, nous coûte $88,088.47. Si on ajoute à ce chiffre les salaires des trois autres principaux fonctionnaires, on arrive à un total de plus de $104,000. Différence avec les Etats-Unis, plus de $47,000.

Les frais administratifs du territoire de l'Alaska comparé à ceux du Yukon canadien sont bien moindres, ce qui démontre bien notre extravagance.

Aux Etats-Unis, en dehors de la cour surprême de l'Union, je ne vois guère de juges qui reçoivent des salaires de $10,000. La moyenne est de $5,000 à $6,000. Il n'y a guère que le territoire de l'Arizona où le salaire des juges n'est que de $3,000.

Nous avons ici une foule de nos juges de juridiction supérieure qui ne reçoivent que le maigre salaire de $3,000, tandis qu'au Yukon, nous en avons trois qui reçoivent $10,000 chacun, soit $30,000 en tout pour administrer la justice à 27,219 justiciables, si du moins le nombre n'est pas diminué depuis le dernier recensement. Ces juges à $3,000 ne sont pas traités aussi bien que les employés subalternes à Ottawa qui touchent les hauts salaires dont je vous ai parlé. Si ces magistrats n'ont pas de ressources personnelles, ils ne peuvent pas vivre suivant leur condition. Ce sont des miséreux, et je ne connais pas de pire état que celui d'être obligé de faire le monsieur, quand on n'a pas un sou dans son gousset.

J'ai mis la population du Canada à 7,000,000. Celle des Etats-Unis seuls, est de 87,971,000. Si on y inclu toutes les possessions, ce chiffre atteint 105,000,000. Notre administration nous coûte par tête $16.09. Celle des Etats-Unis, $8.67 ou $10.47 suivant la population totale qui sert de base à ce calcul.

N'ai-je pas raison de dire que nous sommes exagérés dans nos dépenses?

Une autre preuve de cette exagération, je la trouve au chapître des pensions que nous servons à certains anciens fonctionnaires.

C'est une question que j'aborde avec une certaine répugnance, mais je crois devoir en parler. Je la trouve au chapitre des pensions que nous servons à certains exfonctionnaires de l'Etat. Je ne m'attaque pas aux personnes, mais simplement au système. Je mentionne les juges. Je considère que la pension que nous payons aux juges retraités repose sur un faux principe; sur une loi d'exception qui est toujours détestable et hideuse.

M. C. A. WILSON (Laval): Mon honorable ami comprend-t-il dans la liste des juges en retraite, le député de Sainte-Anne (M. Doherty?

M. NANTEL: Je ne fais d'exception pour personne. Je ne veux pas attaquer l'ho-

norable député de Sainte-Anne. Je dirai seulement que cet honorable député a profité de la loi, et que s'il ne l'avait pas fait, il n'aurait pas été aussi intelligent qu'il l'est.

Au volume 1er, rapport de l'auditeur général, page G—17, je trouve un ex-juge qui touche $10,000 de pension, et je suis convaincu qu'il n'a pas d'enfants à élever et à faire instruire.

M. WILSON: Voulez-vous le nommer?

M. NANTEL: Je ne veux pas mentionner personne. L'honorable député pourra trouver le nom en regardant à la page G—17 du rapport de l'auditeur général que je cite.

M. WILSON: L'honorable député me permettra-t-il de lui demander si ce n'est pas l'honorable juge Routhier?

M. NANTEL: Non, c'est l'honorable juge Taschereau, de la cour suprême. Vous me forcez à donner un nom; portez-en la responsabilité.

Un autre juge reçoit $8,000 de pension, et en plus pour l'année 1907-1908 il a touché un traitement additionnel comme juge de la cour d'amirauté. Un autre pensionnaire reçoit $5,000. Nous payons de ce chef $126,-359.82. C'est encore de l'exagération.

Cette loi des pensions aux juges telle que formulée, est, pour ne pas dire plus, une exagération. Elle exagère quand elle dit, ainsi que je le constate, au volume III, chapitre 138, des Statuts revisés: " Si un juge qui a continué pendant quinze ans ou plus d'occuper la position, ou qui est devenu (on aurait dû mettre: et) affligé de quelques infirmités permanentes qui l'empêchent de remplir ses fonctions se démet, il a droit aux deux tiers de son salaire sa vie durant."

Et, remarquez-le bien, lors même qu'il n'aurait que 45 ou 50 ans.

S'il a atteint 75 ans, dit la section 20, et a été juge pendant 20 ans; s'il a 70 ans et a été juge 25 ans, ou, s'il a été juge pendant 30 ans, quelque soit son âge, il a droit à son plein salaire dans chacun de ces cas au moment où il démissionne, et cela pendant sa vie durant. Pendant qu'il est en fonction, ce juge n'a rien à fournir à un fonds de pension quelconque. Et voyez la sollicitude du législateur: on a étendu cette disposition au président de la commission des chemins de fer, tout en oubliant le vice-président qui peut fort bien être dans le même cas que le président.

Admirez, monsieur l'Orateur, jusqu'où cette sollicitude s'est manifestée en faveur du président de cette commission. A l'article 23 de la loi que je viens de citer, on y stipule que: si la charge ou la fonction de juge que ce président aurait abandonnée pour accepter la présidence de cette commission venait, plus tard, dans la suite des temps, à être retribuée d'un plus fort salaire—disons douze ou quinze mille dollars —ce même président aurait droit, même après sa mise à la retraite, comme président de la commission des chemins de fer, à tout le bénéfice de cette augmentation.

Ces gros personnages ne contribuent pas un sou au fonds de retraite à même lequel ils seront payés plus tard comme pensionnaires de l'Etat, tandis que les petits employés qui reçoivent cinq à six cents dollars de salaire, eux, sont obligés de contribuer à un tel fonds, en laissant mensuellement, sur leur salaire un pourcentage de 1, 1½, 3, 3½, suivant le chiffre de leur salaire, s'ils retirent plus ou moins de $600 par an, ou s'ils sont entrés au service avant ou après cette date. Puis pour avoir droit à cette pension, il faut avoir été au service de l'Etat pendant dix ans ou plus; avoir atteint 60 ans et être devenu impotent par infirmité ou autrement.

La pension est basée sur la moyenne du salaire, et enfin, c'est toute une histoire pour l'obtenir. Cette pension n'est accordée que par fraction d'un cinquantième par année de service. Et si le chef du département fait un mauvais rapport, si le fonctionnaire a eu le malheur de déplaire à l'un de ces messieurs, sa pension peut être diminuée. On ne dit pas même dans quelle proportion cette diminution peut être faite, cela est laissé à la discrétion du sous-chef ou du ministre. Voilà une loi à travers laquelle il n'est pas aisé de passer.

Solon, je crois, a dit quelque part que les lois sont des toiles d'araignées qui retiennent les mouches et autres petits insectes, mais à travers lesquelles passent les oiseaux. Solon vivait six cents ans avant Jésus-Christ, et cela est encore bien vrai de nos jours. Examinez le texte de la loi qui règle les pensions en faveur des hauts fonctionaires, et vous serez peut-être portés à croire que le législateur a laissé toutes grandes et à dessein les mailles de la toile pour permettre à ses fonctionnaires d'y passer à travers, tandis qu'il a pris bien soin d'y retenir les petits.

Pourquoi deux poids et deux mesures? Je crois sincèrement que l'on devrait remédier à un pareil état de choses tout en respectant les droits acquis. Il y a là un mal réel, et il faudrait changer la loi de façon à la rendre plus juste et plus équitable pour tous. Nulle part ailleurs une telle loi n'existe Je ne suis pas un démolisseur, mais si l'on veut faire réellement de l'économie, cette loi devrait être changée au plus tôt. Qu'on ne fasse pas de l'économie sur la tête des petits, ne touchant pas aux gros fonctionnaires.

Il se fait tard, monsieur l'Orateur, et bien que j'aurais encore plusieurs autres remarques à faire,—puisque sur le budget on peut parler de toutes espèces de choses—je limiterai mes observations à ce que je viens de dire.

M. C. A. WILSON (Laval) (texte): Monsieur l'Orateur, je demande pardon à la Chambre, si je me lève à cette

heure avancée de la nuit, pour répondre brièvement à mon honorable ami et voisin, le député de Terrebonne. Je relèverai, en quelques mots, certaines affirmations plus ou moins étranges et excentriques qui sont tombées de ses lèvres. En terminant son discours, il a émis l'opinion que, sur le budget, on pouvait parler de toutes espèces de choses. C'est là un principe tout à fait nouveau. Je ne sais où mon honorable ami a fait son cours de droit constitutionnel et administratif, mais assurément il n'a pas suivi la même école que moi, car c'est la première fois que j'entends émettre un pareil principe.

Je suis venu ici, à Ottawa, avec la détermination bien arrêtée d'écouter plutôt que de parler. Je viens d'apprendre de mon honorable ami que, sur le budget, on peut dire n'importe quoi. Cependant, je persiste à croire qu'il faut dire quelque chose de raisonnable, pour le moins. Evidemment nous n'avons pas les mêmes notions sur ce sujet.

Mon honorable ami a parlé de pension de retraite, je ne voudrais pas dénaturer ses paroles; je me suis, au contraire, efforcé d'en saisir tout le sens. Si je ne me trompe, je crois qu'il est opposé au principe des pensions de retraite. Je ne diffère pas totalement d'opinion avec lui sur ce point. Mais avant de réformer ou d'abroger une loi, il est bon de regarder un peu ce qui s'est passé il n'y a pas bien longtemps. Je comprendrais l'attitude de mon honorable ami s'il avait le courage de ses convictions, et si avant la fin de cette session il demandait le rappel de cette loi de pension qui favorise tant ceux qu'il a appelés les rebuts du pouvoir—C'est l'expression qui est tombée de ces lèvres.

M. NANTEL : Je ne me suis pas servi de cette expression, je me suis servi du mot repus.

M. WILSON : S'il le veut bien, je vais lui aider à définir ce que nous entendons par repus du pouvoir et je mettrai un R majuscule, s'il le désire. On se souvient encore que la loi qui a été abrogée avait été faite pour abriter vos ex-ministres, tels que sir Adolphe Caron, sir Mackenzie Bowell, d'autres encore, et "last but not the least", le député de Toronto-Nord (M. Foster). Est-ce ceux-là que l'honorable député de Terrebonne a voulu indiquer quand il a parlé de repus du pouvoir? Ou bien, a-t-il voulu viser ceux de ses amis qu'il a qualifié d'intelligents parce qu'ils bénéficiaient d'une loi qui a été passée il y a déjà assez longtemps, accordant aux juges une pension de retraite après quinze années de service? Dans tous les cas, je me demande ce qu'il pense de celui de ces messieurs qui, comme dans le cas du comté d'Yamaska, est allé faire la guerre aux candidats du Gouvernement, tout en touchant une jolie pension de retraite obtenue pour cause de maladie; ou encore, comme celui qui, non content de recevoir une belle pension de retraite, s'est fait élire pour venir toucher ici une indemnité de $2,500 comme membre de cette Chambre? Je crois que l'honorable député ne soupçonnait guère qui il frappait lorsqu'il a formulé cette déclaration de principe.

L'honorable député a aussi parlé de ce qui s'est passé lorsque l'honorable ministre des Postes a demandé à la Chambre d'augmenter le salaire de certains employés de son département. Le Gouvernement a déjà commencé à augmenter les salaires. Il a nommé une commission du service civil, et il a élevé le salaire des employés du service intérieur. Je crois que c'est son intention de poursuivre cette politique sage. Un peu de logique ne fait pas de mal à personne, même aux honorables députés de l'opposition qui crient depuis le commencement de cette session que nous dépensons trop. Je leur répondrai: Messieurs, vos violons ne sont pas d'accord.

L'honorable député prétend que ces pensions de retraite sont, en général, une dilapidation des deniers publics, que ceux qui en bénéficient aujourd'hui n'ont jamais contribué au fonds de retraite. Qu'il se détrompe. Il n'a qu'à regarder cette loi, et il verra que le Gouvernement retient à ses employés un certain montant qui leur sera payé sur leurs vieux jours. J'ai beaucoup de respect pour les serviteurs publics; je ne veux pas les voir mendier dans leur vieillesse.

Quant à l'augmentation des petits salaires, qu'il prenne cette branche du service civil que je connais plus particulièrement, je veux parler des employés des pénitenciers, leur salaire, sous l'ancien régime, n'était que de $500 et sans vouloir me glorifier, j'ai contribué à le faire porter à $600. Cela s'est passé sous le régime actuel, ce qui prouve une fois de plus la bonne volonté du Gouvernement à l'égard de ces modestes employés.

L'honorable député de Terrebonne qui s'est présenté comme conservateur n'a pas osé, et je comprends parfaitement pourquoi, critiquer la politique de ses amis lorsqu'ils étaient au pouvoir.

Il critique maintenant les dépenses pour l'administration de la bibliothèque; il les trouve exagérées comparées à celles de Washington. L'honorable député n'est allé aux Etats-Unis qu'en imagination, je crois. S'il eût visité Washington, il saurait ce qui s'y passe. Je ne mets pas en doute l'exactitude des chiffres qu'il a cités, mais il ignore peut-être que la bibliothèque de Washington a coûté huit millions; qu'on y a installé un sytème électrique qui dispense des services d'une centaine d'employés. Je l'invite à aller la visiter. La

nôtre n'a pas coûté cette somme, et je ne suis pas surpris du nombre d'employés qu'il faut avoir pour nous donner un service à peu près convenable. Il est donc impossible d'économiser de ce côté-là.

Voilà les quelques remarques que j'avais à faire sur la question des pensions.

Je terminerai en relevant la première affirmation du député de Terrebonne.

Il s'est candalisé de ce que le ministre des Finances ait capitalisé ce qui, nous a-t-il dit, est maintenant au fond du fleuve, près de Québec. Si le ministre avait agi comme le député de Terrebonne le déclare, il y aurait là sans doute matière à ridicule. Mais est-ce bien le cas? Mon honorable ami est un financier très habile à St-Jérome; il est même très prospère et je l'en félicite.

Prenons le cas suivant: s'il avait prêté $6,000 à quelqu'un et que cette personne ne l'aurait pas remboursé, je me demande s'il chargerait cette somme à la fin de l'année au compte de son revenu ou au compte de son capital ? Evidemment il porterait cette somme au compte du capital. C'est précisément ce que le ministre des Finances a fait, en inscrivant cette somme au compte du capital. Il en est de même des sommes dépensées pour le Transcontinental. Tout cela constitue l'actif et le passif de l'administration.

Voilà comment je comprends les finances. Si je sors un certain montant de mon capital, je ne puis faire autrement que de débiter mon capital d'autant. C'est de cette manière que le ministre des Finances me paraît avoir procédé.

M. NANTEL: Si vous perdez tout votre capital, allez-vous toujours le compter comme capital?

M. WILSON: Si je perds tout mon capital, je débiterai mon capital d'autant et je n'aurai plus rien.

M. NANTEL : Vous ne serez pas aussi riche ?

M. WILSON: Assurément non.

Avec ces quelques remarques, monsieur l'Orateur, je reprends mon siège. J'aurais encore plusieurs observations à faire, mais je veux que mon honorable ami de Terrebonne dorme sur le discours qu'il a fait, et j'espère que son sommeil ne sera pas trop troublé.

M. W. H. SHARPE (Lisgar): Monsieur l'Orateur, je vous promets, vu qu'il se fait tard, de ne pas vous garder beaucoup plus longtemps. On a entendu, depuis le prononcé du budget, une grande diversité d'arguments, mais il me semble que le cultivateur et la plupart des gens sont plutôt intéressés à savoir quel est l'impôt qu'ils payent à présent. Les documents nous montrent qu'en 1896, chaque homme, femme et enfant au Canada était imposé de $5.48, tandis qu'aujourd'hui la capitation représente $11. Les documents nous montrent également que malgré le surplus de $1,500,000 annoncé par le ministre des Finances (M. Fielding), nous nous sommes endettés de $46,000,000 de plus. Je me suis demandé jusqu'à quel point ma province est affectée par ce nouveau fardeau. J'ai trouvé que la cote part du Manitoba est de $5,000,000. Nous avons dans cette province 9,000,000 d'acres de terre en culture, et la dette de l'année dernière représente une hypothèque de $400 sur toute terre ensemencée dans le Manitoba.

Je demande au ministre des Finances ce que sera la dette du pays dans quatre ans? J'avais beaucoup entendu parler du ministre des Finances, mais je ne l'avais jamais vu avant de venir à la Chambre. Parce que j'en avais lu et entendu dire, je ne l'avais pas pris pour un farceur, avant de l'avoir entendu prononcer son budget. Je suis certain qu'il a voulu faire une farce lorsqu'il a dit que le Gouvernement actuel avait conservé la terre pour le colon. Je me demande s'il a oublié qu'une des premières tentatives du gouvernement libéral après son arrivée au pouvoir en 1896, fut d'aliéner 375,000 acres de terre à MM. Mackenzie et Mann. Se rappelle-t-il d'avoir sacrifié 250,000 acres de terres affectées aux homesteads pour la piètre somme d'une piastre l'acre? Tous les gouvernements qui se sont succédés au Canada, tant conservateurs que libéraux, ont toujours considéré ces terres comme un dépôt sacré pour le public, mais le Gouvernement actuel en arrivant au pouvoir, vendit même ces terres affectées aux homesteads.

Il vendit des milliers et des milliers d'acres de terrains houillers aux spéculateurs et à leurs amis. Il concéda des milliers et des milliers d'acres de nos meilleurs pâturages à des prix dérisoires, et dans plusieurs cas, les amis purent obtenir ces concessions pour une bagatelle. Le ministre des Finances se rappelle-t-il avoir vendu pour $10 par année, des centaines de milles de fonds de pêche? Et les concessions forestières, oublie-t-il les marchés que le Gouvernement actuel en a faits, et jusqu'à trafiquer sur les terres réservées aux Indiens? Il ne se contentait pas de vendre les terres des blancs, il vendit jusqu'aux réserves indiennes. Les Indiens sont comme des orphelins dans le pays, ils sont les pupilles de l'Etat: nous avons la charge d'administrer leurs biens, et cependant le Gouvernement a vendu 39,000 acres de leurs terres pour $9,017. Les acquéreurs, avant même que les contrats fussent signés en avaient disposé pour la somme de $101,813 aux spéculateurs, réalisant ainsi $90,000 de profit.

Monsieur l'Orateur, on a beaucoup entendu parler au cours de la session d'un individu du nom de Bill Miner. Cet homme risqua sa vie dans les montagnes Rocheuses où il stoppa un train du Pacifique-Canadien à la pointe de son revolver et en enleva une somme d'argent. Mais ce bandit est un ange comparé à ceux qui se cou-

vrent de la loi pour voler les orphelins de l'Etat. Je ne m'attarderai pas plus longtemps. Mais je tiens à porter à l'attention de la Chambre une entrevue que l'honorable député de Brandon (M. Sifton) a donnée à son journal à Winnipeg, le 10 février, et qui se lit comme suit:

C'est du bluff.—Réflexion de M. Sifton sur la justification des listes électorales par M. Roblin.

L'honorable Clifford Sifton arrivé ici d'Ottawa, lundi, a été interviewé au sujet de la déclaration de M. Roblin à la législature, concernant les listes provinciales des électeurs. M. Roblin avait prétendu que les listes avaient été faites honnêtement et donnaient satisfaction.

M. Sifton a dit que la déclaration de M. Roblin était mensongère et qu'il le savait. Les listes, a-t-il ajouté, ont été majorées d'une manière flagrante, comme le savent parfaitement tous ceux qui se sont mêlés de la dernière élection.

L'assertion de M. Roblin, a déclaré M. Sifton, est le comble de l'impudence et du bluff.

Après la dernière élection, le très honorable premier ministre (Sir Wilfrid Laurier) demanda à l'honorable député de Brandon pourquoi les élections lui avaient été défavorables dans le Manitoba, et l'honorable député de Brandon donna pratiquement la même raison au premier ministre. Ce dernier répéta la même chose ou virtuellement la même chose à la Chambre le 22 janvier, et si la déclaration de l'honorable député de Brandon dans son interview au "Free Press," de Winnipeg, est exacte, je n'ai pas droit à un siège à la Chambre. Ce n'est pas mon intention de discuter à présent la valeur des listes électorales du Manitoba, mais je dirai que ces listes sont les plus honnêtement faites au Canada.

Ce sont les juges qui sont chargés de la préparation complète des listes dans cette province, et il ne peut être ni ajouté ni biffé un nom sans l'autorisation des juges. J'ai été élu dans la circonscription de Lisgar, Manitoba, par une majorité de 105 voix, et si le Gouvernement veut nommer une commission pour examiner les listes de cette circonscription, et si elle peut trouver les noms de 106 conservateurs irrégulièrement inscrits, ou si elle peut trouver que les noms de 106 libéraux ont été intentionnellement omis, je démissionnerai; pourvu que l'honorable député de Brandon démissionne à son tour si ces affirmations ne sont pas vraies, comme je le prétends. J'espère, monsieur l'Orateur, avoir été bien compris sur ce point. Je n'en dirai pas davantage car il est déjà tard.

M. NESBITT propose le renvoi de la suite du débat.

Cette motion est adoptée.

Sur motion de M. Fielding, la séance est levée à minuit et trente minutes, vendredi matin.

M. C. A. WILSON.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 23 avril 1909.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI RELATIVE A LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un bill (n° 152) tendant à amender la loi relative à la protection des eaux navigables.

—Le but visé est de donner une meilleure définition du mot " navire" qui figure dans la loi. Par épaves d'un navires naufragé, la loi entend seulement la quille, la coque et les machines, mais non pas l'équipement, ni les agrès et apparaux, ni la cargaison, ni les approvisionnements ni le lest. Quand un navire fait naufrage on enlève, d'ordinaire, sans retard tous les objets de valeur et on ne laisse que la coque et les machines qui, le plus souvent, n'ont guère de valeur. Par conséquent, lorsque nous demandons des soumissions pour l'enlèvement des épaves d'un navire naufragé, nous nous trouvons en présence d'un objet qui n'a presque aucune valeur et cela se résume à une perte sèche pour le pays; or, l'objectif visé est de déclarer que lorsqu'un vaisseau fait naufrage, la cargaison ne doit pas être enlevée, mais forme partie de la créance qui doit exister sur le navire, pour le coût de l'enlèvement des épaves.

Nous demandons aussi l'autorisation de modifier la loi, afin de déclarer qu'il faudra enlever les épaves immédiatement sans qu'il soit besoin d'obtenir d'autorisation régulière par décret en conseil, mais simplement par voie d'arrêté ministériel. Voici la raison qui motive cette modification: lorsqu'un naufrage a lieu, il devient quelquefois absolument nécessaire de faire enlever immédiatement les épaves; or, lorsqu'il faut s'adresser à l'exécutif, il y a perte de temps. Il peut s'écouler un assez long intervalle, avant qu'il soit possible d'obtenir un décret du conseil. et sur les entrefaites, il est possible que la navigation soit gravement gênée. Nous demandons aussi le pouvoir de réglementer les câbles installés dans les rivières pour le service des bacs. Cette demande a été présentée par les différentes provinces et surtout par la province du Manitoba. Dans cette province, on se plaint que les câbles sont quelquefois installés sur quelques rivières navigables, sans que la loi contienne de dispositions tendant à réglementer ces services.

Ce bill tend à décréter que l'installation de ces câbles devra se faire de manière à ne pas gêner la navigation. Nous tenons aussi à perfectionner les règlements relatifs à l'ouverture et à la fermeture des

ponts-levis et leur fonctionnement. Ce bill autorise le Gouvernement à établir quelques règlements à cet égard.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) demande à déposer un bill (n° 154) tendant à modifier la loi relative au chemin de fer transcontinental national.

—Ce bill se résume à peu de chose. La commission du Transcontinental veut construire un pont sur la rivière Rouge, entre les villages de Winnipeg et de Saint-Boniface. Les citoyens de ces villes tiennent à effectuer quelque entente tendant à la construction d'un pont qui serve en même temps pour les voitures. L'assemblée législative du Manitoba a accordé à la ville de Winnipeg l'autorisation de faire pareille convention, si elle le peut, et ce projet de loi autoriserait la commission du Transcontinental à faire des arrangements, si elle le juge utile, pour la construction d'un pont à trafic se rattachant au réseau.

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

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un bill (n° 154) ayant pour objet de modifier la loi relative aux commissaires tières du port de Montréal. Aujourd'hui du port de Montréal.

—Ce projet de loi tend à reculer les fronces frontières s'étendent de Verdun à la Longue-Pointe et il est question de les reculer jusqu'à l'extrémité nord-est de l'île. Nous demandons aussi l'autorisation de déclarer que le port de Montréal sera à l'avenir sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries. Le port de Montréal est aujourd'hui cette partie du fleuve Saint-Laurent qui s'étend de Portneuf à Montréal. Il y a quelques années, il a été déclaré que cette partie du fleuve rentrait dans le port de Montréal pour les besoins du pilotage.

En 1903, à la suite d'une modification qui eut lieu, les commissaires du port de Montréal cessèrent d'exercer juridiction en matière de pilotage et cette autorité fut alors confiée au ministère de la Marine et des Pêcheries. Toutefois, la loi n'avait subi aucune modification et comme il s'agit de modifier la loi cette année, dans le but que je viens de mentionner, j'ai cru utile de déclarer que le port de Montréal cesserait d'être soumis à cet égard à la juridiction des commissaires du port. En réalité, cela a déjà eu lieu. Cependant, quoi qu'il en soit, le droit d'établir des règlements de navigation sur cette partie du fleuve a été exercé jusqu'ici par les commissaires du port de Montréal. Dans toutes les autres parties du pays, les règlements de navigation sont établis par le département de la Marine et des Pêcheries, et vu que les commissaires du port cessent d'exercer juridiction en matière de pilotage, nous avons jugé convenable de décréter que le département de la Marine et des Pêcheries serait chargé d'établir les règlements de navigation comme cela a lieu pour toutes les autres eaux navigables. Voilà les seules modifications projetées, sauf un petit article déclarant que les commissaires du port de Montréal ont le droit d'exploiter les chemins de fer dans les limites du port.

M. MONK: Le bill vise-t-il à abolir la commission elle-même et à confier au département toute l'administration du port?

L'hon. M. BRODEUR: Oh! non, le bill décrète tout simplement que les commissaires cesseront d'exercer leur juridiction en matière de règlements dans le port de Montréal et quant à l'administration du port même, la commission actuelle continuera sa juridiction.

M. MONK: Cette résolution vise-t-elle à donner effet au rapport de la commission des transports déclarant que le port de Montréal doit être nationalisé ou devenir port libre?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne sache pas que la commission des transports ait jamais demandé que Montréal soit créé port libre. Je le sais, on a suggéré de nationaliser le port de Montréal, mais le bill à l'étude ne vise nullement à modifier la situation à cet égard.

M. MONK: Est-ce que la commission n'a pas proposé de faire du port de Montréal un port libre?

L'hon. M. BRODEUR: Pas que je sache.

M. GEOFFRION: Avant que le bill soit adopté en première délibération, je désire présenter une observation au ministre. Je le prierais de mettre à l'étude la question de savoir s'il ne conviendrait pas d'étendre la juridiction des commissaires du port de Montréal à la rive sud du Saint-Laurent. Actuellement, leur juridiction, si je ne me trompe, ne s'étend qu'au centre du fleuve. Le trafic du port de Montréal a pris un tel développement que le port est devenu trop étroit et la modification que je suggère serait, sans doute, avantageuse. On pourrait accorder aux commissaires juridiction sur la rive sud de cette partie du fleuve, à partir du pont Victoria, y compris Saint-Lambert, Longueuil et Boucherville. Moyennant assez peu de travaux de dragage, on

pourrait créer un chenal navigable à cet endroit; on pourrait probablement y construire des quais et des élévateurs qui remédieraient à l'engorgement qui existe actuellement dans le port de Montréal. A mes yeux, rien n'empêche de rendre navigable ce côté du Saint-Laurent. La ville de Saint-Lambert progresse rapidement et il en est ainsi de Longueuil. Le ministre le sait, ces villes sont aujourd'hui desservies par plusieurs chemins de fer. La compagnie du chemin de fer Delaware-Hudson construit une voie très importante, de Montréal à Québec. Il y a aussi le Grand-Tronc et plusieurs chemins de fer américains, outre l'Intercolonial qui desservent tous Saint-Lambert et bientôt un chemin de fer électrique reliera la ville à Montréal. Cette partie du Saint-Laurent acquiert beaucoup d'importance, et à mon avis l'intérêt public demande que l'on confie cette juridiction à la commission du port de Montréal. Le ministre, j'espère, mettra la question à l'étude et consultera les commissaires du port qui ont promis eux-mêmes de l'étudier. Sans doute cette proposition ne vise pas uniquement l'avantage de cette partie du pays. La modification proposée serait avantageuse au port et à la ville de Montréal, car il serait bien facile d'y construire des élévateurs qu'il est impossible d'ériger du côté de Montréal.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur, il me semble que ces observations dégénèrent en discussion générale.

M. l'ORATEUR: C'est la 1re lecture du projet qui est en délibération.

L'hon. M. BRODEUR: L'orateur (M. Geoffrion) est dans la question.

M. GEOFFRION: Le ministre a expliqué son projet de loi et pendant que ce projet est en première délibération, je désire faire une proposition et donner tous les éclaircissements possibles sur les avantages découlant de ma proposition. Le ministre le sait, les vallées du Saint-Laurent et du Richelieu sont probablement les parties les plus fertiles et les plus prospères de la province de Québec et le ministre se trouve aujourd'hui en lieu de venir à notre aide; Nous avons été privés de toutes ces communications avec la ville de Montréal et on croit que si les commissaires du port de Montréal étaient revêtus de pareille juridiction, il s'opérait bientôt toute une transformation dans cette partie du pays. Je m'en tiens là pour le moment, vu que le bill reviendra en délibération au sein du comité. Le ministre, j'espère, sera en mesure de considérer d'un œil favorable ma proposition, avant que le bill revienne en délibération devant la Chambre.

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

M. V. GEOFFRION.

DEPOT D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES BANQUES.

M. S. SHARPE demande à déposer un bill (No 155) tendant à modifier la loi des banques.

—Les dispositions de ce projet de loi sont fort simples. Il se borne à décréter que les soldes qui demeurent dans la caisse des banques autorisées pendant plus de six ans seront transférées à l'Etat, à titre de gardien et dépositaire d'un fonds au bénéfice de ceux qui y ont droit. Ce projet de loi est fort simple.

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

DEMANDE DE DOSSIERS.

A l'appel de l'ordre du jour,

M. LENNOX: Je désire poser une question au ministre, au sujet d'un dossier se rattachant aux soumissions du Transcontinental et dont le dépôt a été ordonné le 3 mars, il y a plus d'un mois et demi.

Nous désirons être éclairés touchant les soumissions présentées, ainsi que sur les évaluations relatives à ces soumissions, et en général sur le coût estimatif du réseau, à l'époque où on a accepté ces soumissions. Le ministre semble avoir perdu de vue notre demande. Le dossier qui nous est soumis renferme bien certains renseignements, mais il suffit d'y jeter un coup d'œil pour constater que ces renseignements sont fort incomplets. Quant à l'ordre de la Chambre émis le 3 mars, on semble n'avoir pas fait la moindre tentative pour s'y conformer, bien qu'il fût fort catégorique.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Ce dossier sera confectionné par la commission du Transcontinental. Nous lui en avons fait la demande et j'appellerai de nouveau son attention sur la question.

M. LENNOX : Le ministre voudrait-il bien lundi, nous informer de l'état de la question ou nous dire à quelle date ce rapport sera déposé.

L'hon. M. GRAHAM : Je vais me procurer ce dossier, si la chose est possible. Je donnerai à la Chambre tous les renseignements qu'il me sera possible d'obtenir de la commission.

M. ARMSTRONG : Je désire poser une question au ministres des Postes; il s'agit de savoir quand se fera le dépôt du dossier conformément à l'ordre de la Chambre adopté le 8 février, concernant les entreprises de transport des dépêches qui expirent en avril 1909 et qu'on a renouvelées sans demander de soumissions.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): J'y verrai, cet après-midi.

L'hon. M. FOSTER : J'appelle l'attention du ministre sur le rapport des commissaires du Transcontinental relatif aux emplois et aux employés et qui a été déposé sur le bureau de la Chambre. Il y a une lacune dans ce dossier et les commissaires disent qu'il faudra deux ou trois semaines pour obtenir ce renseignement. Je désirerais que le ministre informât les commissaires que ces renseignements nous sont nécessaires et qu'en l'absence de pareils renseignements, le dossier soumis est incomplet.

L'hon. M. GRAHAM : S'agit-il des résidences?

L'hon. M. FOSTER: Oui, il faudra aux commissaires à peu près trois semaines pour obtenir ce renseignement.

QUESTION SUR L'EXPROPRIATION DE TERRAINS PAR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER.

M. D. D. MACKENZIE (Cap-Breton-nord): Je désire appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux sur une question se rattachant à la loi des chemins de fer qui semble donner lieu à des griefs en plusieurs parties du pays: il s'agit de la faculté accordée aux compagnies de chemins de fer de faire l'expropriation de terrains, pour l'emplacement de leur voie ferrée. L'article 192 de la loi des chemins de fer décrète que le prix des terrains pris par la compagnie pour l'emplacement de sa voie ferrée sera la valeur du terrain à l'époque où les plans et devis ont été déposés au bureau d'enregistrement pour le district où se trouvent situés ces terrains. Certaines compagnies de chemins de fer, paraît-il, abusent de ce privilège, en enregistrant leurs plans et en laissant l'affaire en suspens, pendant une période de temps indéfinie.

M. l'ORATEUR: Il n'est pas permis d'ouvrir de débat à cette étape des délibérations.

M. MACKENZIE: Voici la question que je désire poser au ministre: A son avis, y a-t-il un recours à exercer, de façon à obliger la compagnie à procéder à l'expropriation, comme la loi semble le prescrire, au lieu de laisser l'affaire en suspens pendant une période de temps indéfinie.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Voilà déjà quelque temps que le ministère a mis la question à l'étude. Dans un projet de loi que j'ai déposé dans le but d'apporter une modification à la loi des chemins de fer, j'ai inscrit une disposition se rattachant à cette question et à mon avis cette disposition remédie à l'abus réel dont se plaint l'honorable député.

MONTREAL, PORT LIBRE.

L'hon. M. MONK: J'appelle l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries (L'hon. M. Brodeur), sur la page 23 du rapport de la commission royale sur les transports:

> Votre commission est d'avis que l'Etat doit faire du port de Montréal un port libre, dans le sens indiqué plus loin au cours du présent rapport.

Le ministre apportera peut-être quelques modifications à son projet de loi.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Il va sans dire que l'observation que j'ai formulée à cet égard était sujette à rectification.

QUESTION TOUCHANT LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. M. EMMERSON: Je désire poser une question au ministre des Chemins de fer: Le conseil d'administration de l'Intercolonial est-il créé et dans l'affirmative, le décret du conseil nommant les titulaires a-t-il été adopté? Le ministre, en outre, déposera-t-il sur le bureau de la Chambre un exemplaire de ce décret en conseil ainsi que le texte des instructions déterminant les pouvoirs attribués à ce conseil de direction?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Les titulaires du conseil d'administration de l'Intercolonila ont été nommés par décret en conseil. Je me proposais de donner ce renseignement à la Chambre, lorsque nous aborderons l'étude de mes évaluations budgétaires se rattachant aux frais d'exploitation. Toutefois, je déposerai sur le bureau une copie du décret nommant ces titulaires, et établissant leurs fonctions.

M. R. L. BORDEN: De l'avis du ministre, ne conviendrait-il pas de donner pareils renseignements à la Chambre en premier lieu, au lieu de le faire à un banquet ou à une réunion de parti?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai annoncé à la Chambre la création de ce conseil d'administration. A mon avis, il n'y a rien d'inconvenant à rendre publique, comme je l'ai fait, la nomination du personnel de ce conseil; car, à une exception près, les journaux depuis deux ou trois semaines ont donné publicité à la chose.

M. R. L. BORDEN: Je ne saurais me ranger à l'avis exprimé par le ministre.

PERMIS RELATIFS A LA CAPTURE DES HOMARDS.

M. R. L. BORDEN: Je désire demander un renseignement au ministre de la Marine et des Pêcheries; voudrait-il bien nous renseigner et au besoin déposer la corres-

pondance qui aurait été échangée relativement au refus d'accorder un permis pour le paquage des homards à William Charles Henly, de Spry-Bay, comté d'Halifax. Si je pose cette question, c'est que la raison alléguée dans cette circonstance, paraît-il, ne s'applique pas à d'autres personnes du comté d'Halifax. Il ne s'agit que du comté d'Halifax.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je ne me rappelle pas l'incident en question. Je déposerai volontiers les documents.

M. R. L. BORDEN: Le ministre voudrait-il bien faire l'examen de cette affaire?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion de M. Fielding invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil pour permettre à cette Chambre de discuter en comité général les voies et moyens applicables aux subsides accordés à Sa Majesté.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): Etant au début de ma carrière parlementaire dans cette Chambre, j'ai prêté une religieuse attention aux différents discours prononcés par mes collègues sur cette motion. Ce qui m'a le plus frappé au cours du débat, c'est l'étonnante divergence des opinions exprimées par les députés ministériels et antiministériels. Je dois l'avouer, il n'y a guère lieu de s'en étonner; car, on le sait, il arrive fort rarement qu'au sein d'une grande assemblée délibérante on soit absolument d'accord sur les questions financières. Cela montre bien l'absolue nécessité de confier l'administration financière du pays à un homme qui possède notre confiance. C'est certainement là un témoignage que je puis rendre au ministre des Finances qui, au cours des douze dernières années écoulées, a détenu ce portefeuille. J'en conviens volontiers, on trouverait difficilement au pays, un homme qui soit aussi apte que le titulaire actuel à gérer nos finances, tant en matière d'encaissement, que d'exécution de dépenses. Je le répète, il importe que le chef de cette administration financière possède notre confiance.

Après avoir prêté l'oreille aux critiques formulées par les députés de la gauche, je constate que ces observations dépouillées de tout leur verbiage et de la théorique qui les a caractérisées, peuvent se résumer, en dernière analyse, aux deux accusations que voici : d'abord, il faut arrêter le flot toujours montant des dépenses et en deuxième lieu, les frais afférents aux placements de nos emprunts sur les marchés financiers atteignent un chiffre trop élevé, ce qui nuit au crédit du Canada. Même la harangue du député de Toronto-nord (M. Foster), dépouillée de sa brillante rhétorique et de sa dramatique éloquence peut se résumer à ceci: il avertit le ministre des Finances que la nation américaine adoptera probablement un tarif maximum et un tarif minimum. Je désire faire porter mon examen sur le coût des emprunts effectués, ces années dernières. Je n'abuserai pas des chiffres; car je n'oublie pas que, d'après un antique axiome, les chiffres ne sauraient mentir tandis que, d'après un axiome aussi authentique, on peut tout prouver au moyen des chiffres. Je me contenterai donc d'examiner la question au simple point de vue pratique des affaires commerciales. Les frais effectués pour nos emprunts depuis 1897, prétend-on, l'emportent de beaucoup sur la dépense effectuée pour les emprunts antérieurement à cette date. Comme l'a fait observer à bon droit le ministre des Finances (M. Fielding), l'emprunt lancé sur le marché en 1897 était de nature tout à fait exceptionnelle; cet emprunt s'est effectué à une époque exceptionnelle et tous ceux qui ont suivi la marche du marché financier depuis un certain nombre d'années en conviendront, la période qui s'est écoulée de 1896 à 1902 inclusivement a été une période exceptionnelle dans l'histoire du monde financier, en ce qui concerne les frais d'intérêts se rattachant aux emprunts.

Au dire du député de Toronto-nord, les frais afférents aux emprunts effectués par le gouvernement actuel l'emportent sur la dépense se rattachant aux emprunts effectués antérieurement par le gouvernement conservateur en toutes circonstances, sauf dans la seule circonstance en question. Depuis que ce discours a été prononcé, j'ai fait un soigneux examen des frais afférents aux placements des emprunts, et à mon avis ces frais sont demeurés stationnaires; seulement le système en vogue pour effectuer ces emprunts s'est sensiblement modifié. Tous ceux qui ont suivi attentivement le cours du marché des emprunts depuis quelques années ne sauraient nier que le système adopté pour ces emprunts s'est modifié. Nul ministre des Finances ne saurait contrôler le cours des marchés. En réalité, il faut bien s'adapter au système en vogue au moment de l'emprunt, et depuis quelques années ce système consiste à s'adresser aux agents financiers, et cela s'explique facilement. Le public qui souscrit aux emprunts a foi dans quelque agent financier qui s'est créé une réputation et celui-ci effectue l'emprunt pour ainsi dire avant qu'il arrive au grand public. Je ne sache pas que ce soit là une mesure de prudence. A mon avis c'est une bonne mesure, mais quoi qu'il en soit, c'est le système en vogue aujourd'hui, et c'est le système suivi non seulement par de puissantes corporations comme les compagnies de chemins de fer et les compagnies de prêt, mais encore par les gouvernements.

C'est le seul système qu'on puisse utiliser. Si l'intérêt est beaucop plus élevé qu'il ne l'était antérieurement à 1897, c'est que le marché des emprunts a subi une hausse. Sous ce régime, les emprunts placés sur le marché sont l'objet d'un sévère examen de la part de ces agents financiers, et voilà pourquoi le public souscrit à ces emprunts. Il existe une plus vive concurrence sur le marché des emprunts, et en plaçant un emprunt pour un gouvernement ou pour une institution quelconque, il faut faire face à la concurrence. Il faut tenir compte de cette concurrence.

Cela ne nous autorise nullement à affirmer que les efforts tentés par le ministre des Finances en lançant ces emprunts sur le marché n'aient pas été couronnés de tout le succès voulu et à mon avis nul autre n'aurait pu aussi bien se tirer d'affaires que lui. Quoi qu'il en soit, il n'a absolument rien négligé et nos emprunts soutiennent parfaitement la comparaison avec les emprunts similaires placés par d'autres pays. On le sait, le Japon, la Russie, l'Allemagne et les grands pays d'Europe ont payé plus cher pour leurs emprunts que nous ne l'avons fait durant la même période. Que peut-on dire davantage en faveur du ministre des Finances qui a placés ces emprunts?

Au dire du député de Toronto-nord, le ministre des Finances affirme que dans le calcul de la dette publique on ne doit pas prendre pour critérium le chiffre de la dette par tête de la population. Il affirme que si l'on prend pour base du calcul un chiffre moins élevé, le coût de la vie est de $11 par tête de la population. S'il est une chose qui fait honneur à l'administration libérale, c'est que nos populations ont été en mesure de payer davantage, et qu'elles ont réussi à acheter suffisamment de marchandises à un taux moins élevé par dollar. Même si le coût s'est élevé à $11 par tête de la population, au lieu de $6.50, le parti libéral a droit de se glorifier de ce que nos populations aient été en mesure d'acheter une plus grande quantité de marchandises. Le député de Toronto-nord prétend que l'homme d'affaires, lorsqu'il dresse son budget pour l'année, calcule la quantité de marchandises dont il aura besoin; c'est là sa matière première, s'il est industriel, et son fond de commerce, s'il est marchand. Il calcule aussi le chiffre d'affaires qu'il doit faire. Le député de Toronto-nord nous affirme qu'il n'en est pas ainsi. Sans doute l'homme d'affaires entendu fait l'estimation du coût de ses marchandises; il calcule la quantité de marchandises dont il aura besoin durant l'année suivante, ainsi que le chiffre de ses ventes.

Mais après tout ce n'est là qu'une estimation. Il ne connait rien d'une façon absolue. Très peu de commerçants savent un an d'avance la quantité de marchandises qu'il leur faudra l'année prochaine. Il y a des marchands et des fabricants qui doivent estimer trois ou quatre ans d'avance quelles marchandises ou quelles matières premières il leur faudra. En supposant que des temps difficiles surviennent n'auraient-ils pas aussi encouru des dépenses dont l'honorable député de Toronto-nord pourrait également dire qu'elles auraient dû être évitées? Le ministre des Finances ne peut faire que des estimations, mais il y a certaines dépenses obligatoires que non seulement ce Gouvernement, mais tout autre gouvernement au monde ne peut absolument pas prévoir. La mère patrie a été obligée de taxer plus qu'elle ne le désirait. Chaque pays d'Europe est obligé d'imposer des taxes jusqu'à ce que la population en soit accablée, pour faire face aux dépenses militaires et navales.

Dans notre pays, si nous n'avons pas de dépenses militaires et navales, rendez-vous compte des voies de transport auxquelles nous avons à pourvoir. Examinez les autres dépenses nombreuses qui sont absolument obligatoires pour le Gouvernement, qu'il le veuille ou non. C'est faire une critique injuste que de dire qu'un grand nombre de dépenses publiques auraient dû être diminuées il y a quelques années parce que tout homme d'affaires intelligent sait qu'il est impossible de diminuer une opération commerciale en cours d'exécution. Tout député de cette Chambre qui s'entend quelque peu aux affaires, et je crois que la plus grande partie d'entre nous sommes dans ce cas, sait que durant l'année 1907 et au commencement de 1908, les grandes sociétés industrielles et de transport du pays auraient désiré diminuer leurs dépenses, mais elles se rendirent compte que c'était impossible. Quelques douées de prescience qu'elles aient été, elles n'ont pas pu prévoir les temps difficiles de 1907 et de 1908 et bien qu'un grand nombre d'entre elles aient vu venir la stagnation du commerce, elles avaient fait malgré tout leurs provisions, elles avaient contracté des marchés de fournitures et elles durent conduire leurs affaires comme elles l'avaient fait dans le passé.

Comment le ministre des Finances aurait-il pu prévoir ces temps difficiles mieux que les grands chefs de l'industrie ou du monde commercial? Mais l'honorable ministre s'est conduit comme les autres hommes prudents et il a aujourd'hui procédé avec sagesse à la réduction des dépenses publiques. Le Gouvernement avait fait des préparatifs en vue de certaines dépenses comme l'avaient fait des gens d'affaires et s'il avait sursis aux travaux et interrompu le progrès du pays jusqu'à ce point, j'imagine comme nos honorables adversaires auraient élevé leurs voix au ciel pour dénoncer un pareil état de choses.

L'honorable député de Toronto-nord a cité quelques chiffres empruntés à une petite brochure publiée par M. Woods, de Toronto, et si je m'en souviens bien, les chiffres

cités par l'honorable député tendaient à montrer qu'au cours des quatre années écoulées on avait emprunté dans tout le pays un montant total de $802,000,000. Je n'ai aucun doute que ces chiffres sont absolument exacts et si l'honorable député (M. Foster) ou toute autre personne avait voulu prêcher aux Canadiens un sermon emprunté à l'épître suivant Fielding, il n'aurait pu choisir un texte plus approprié pour démontrer la prospérité du pays. Qui a permis à la population du Canada d'emprunter en quatre ans cette énorme somme d'argent, si ce n'est que la politique prudente du Gouvernement a établi solidement le crédit du Canada et des établissements canadiens sur les marchés financiers du monde.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami a mal compris l'exposé et par conséquent son argumentation ne repose pas sur une base sérieuse. Je n'ai pas pris sur moi la responsabilité, pas plus que M. Woods, de dire que ce pays avait emprunté en huit années $802,000,000. Cela aurait été très extraordinaire.

M. NESBITT: J'ai compris que l'honorable député avait dit cela.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député s'est trompé. Ce que M. Woods a dit c'est qu'à une certaine date, je crois qu'il a fixé le 31 décembre 1908, il y avait un montant de titres de trois catégories qui étaient cotés, mais un grand nombre de ces emprunts ont pu être contractés il y a seize ou vingt ans.

M. NESBITT: Mais, monsieur l'Orateur, nous avons eu la déclaration d'une autorité financière digne de confiance que le Canada avait emprunté l'an dernier une somme totale de $650,000,000 et par conséquent mon argument a encore de la valeur, quand je dis que la situation remarquable de ce pays a été établie grâce à la politique prudente du gouvernement libéral, d'une façon telle que le crédit de nos compagnies de chemins de fer, de nos sociétés industrielles et minières et de nos autres établissements est si solide qu'ils ont été à même d'emprunter cette somme énorme et de devenir concurrents du gouvernement canadien sur les marchés financiers. Actuellement, toute offre raisonnable venant du Canada est si appréciée, non seulement en Angleterre mais en Allemagne et en France qu'on peut se procurer des capitaux aussi facilement que le gouvernement canadien ou que le gouvernement anglais lui-même. Et pourquoi en est-il ainsi? Parce que la politique du gouvernement canadien a été si prudente et si progressive que les établissements canadiens ne sont plus limités aux marchés financiers de l'Angleterre, des Etats-Unis ou du Canada, mais qu'ils peuvent s'adresser à la France et à l'Allemagne pour se procurer des capitaux avec la plus grande facilité. La France est probablement le plus vaste marché d'emprunts du monde et aujourd'hui les actions du Pacifique-Canadien sont vendues en France aussi couramment qu'en Angleterre. C'est encore dû à la politique du Gouvernement qui a implanté si solidement le crédit des entreprises commerciales du Canada.

Un honorable député de la gauche nous a dit qu'il y a une semaine l'argent était prêté à New-York au taux de 1½ et 1⅝ p. 100 mais ces prêts n'étaient faits qu'à vue et chacun sait que les emprunts à vue se négocient à New-York à un taux parfois aussi facile que 1 p. 100. Mais il s'agit là d'opérations tout à fait différents des emprunts commerciaux. Au moment précis ou le taux des prêts à vue est de 1 p. 100, qu'une personne quelconque essaye de négocier sur le même marché un emprunt à terme pour trente ou quarante ans et il verra ce qu'il devra payer.

Un honorable député de la gauche a cité le cas d'un emprunt pour trois mois qui a été négocié à New-York l'autre jour; mais qu'est-ce que cela a à faire avec la question? Un emprunt pour trois mois est un emprunt à très courte échéance. Tout homme raisonnable peut dire ce que sera le marché dans trois mois, mais combien y a-t-il de personnes qui oseraient dire ce que sera le marché dans cinq ans d'ici, je ne dis pas dans quarante ans? Combien de personnes sont disposées à aventurer leurs capitaux dans des prêts à long terme, lorsqu'il y a toujours un plus grand nombre de demandes d'argent pour des opérations absolument sûres, autant qu'il peut y avoir quelque sûreté en ce monde et qui rapportent 5 ou 6 p. 100 d'intérêt? Espérez-vous que notre ministre des Finances négociera un emprunt en concurrence avec d'autres pays ou des sociétés et qu'il le contractera à un taux moindre qu'eux? Si vous avez cet espoir, vous vous attendez à quelque chose qu'aucun être humain ne peut réaliser et j'aime à croire que notre ministre des Finances ne prétend pas être au-dessus de l'humanité.

Le ministre des Finances a été critiqué pour avoir négocié des emprunts à courte échéance. Je prétends que c'est purement et simplement une opinion. Je peux tout aussi bien exprimer l'opinion contraire. Un député quelconque de l'un ou de l'autre parti peut exprimer une opinion en Chambre, mais cela ne fait pas qu'elle soit conforme à la vérité. Durant les dernières années, quand le taux de l'argent était élevé, je crois, avec tout le respect que j'ai pour mon adversaire, que le ministre des Finances a été prudent en n'essayant pas de négocier des emprunts à long terme quand il ignorait le moment où le marché se trouverait dans une condition plus satisfaisante, C'est très facile de dire qu'il a payé 1½ de commission sur ces emprunts,

mais admettez qu'il ait payé 2 p. 100. C'est-à-dire 2 p. 100 pour une seule année sur le montant total de l'emprunt ou autrement s'il avait négocié un emprunt pour vingt ou trente ans, les 2 p. 100 de frais auraient été payés entièrement à raison de ½ p. 100 en quatre ans et pour le reste du temps il y aurait eu un profit en notre faveur.

En s'efforçant de montrer combien notre crédit avait été atteint, un de nos collègues a dit que la Bank of British North America s'était un jour débarrassée de quelques titres du Canada qu'elle avait en portefeuille, parce que leur valeur avait diminué, mais qu'elle n'avait pas vendu ses consolidés anglais. Est-ce là une critique raisonnable? Les consolidés britanniques, si ce sont ceux d'ancienne date, sont absolument sur le même pied que nos valeurs. S'il a plu à la banque de vendre nos titres et de conserver les consolidés anglais, y a-t-il une raison pour qu'il n'en ait pas été ainsi? Ce n'est là que l'opinion du directeur d'une banque et si j'ai beaucoup de respect pour l'expérience ou les avis de quelques directeurs de la banque, il y en a quelques-uns pour lesquels je n'ai pas autant de respect—et après tout ils n'ont que des opinions à émettre. Je ne crois donc pas que ce soit là une critique raisonnable. Si vous examinez depuis dix ou douze ans le mouvement des valeurs canadiennes sur le marché anglais, vous constaterez que leurs fluctuations n'ont pas été aussi grandes que celles des consolidés anglais et je n'ai jamais remarqué que les valeurs d'aucun autre pays de la même importance que le nôtre aient été plus recherchées que les valeurs du Canada durant cette époque. Voilà qui est important. Il ne s'agit pas de savoir à combien nous pouvons emprunter de l'argent, il s'agit de savoir à combien nous pouvons le faire en comparaison avec d'autres pays, avec lesquels nous sommes sur un pied d'égalité.

Ceci m'amène à émettre une opinion. Je crois, avec un de nos honorables adversaires et avec mon honorable ami de Red-Deer (M. M. Clark), aux emprunts avec fonds d'amortissement. J'ai toujours eu foi en eux. Il est parfaitement vrai que nous obtenons la valeur de notre agent en encourageant les transports dans notre pays et dans les différents édifices publics que nous construisons et que l'avenir devrait rembourser ces dépenses, au moins dans une grande proportion. Il est vrai aussi que l'avenir commence demain. Nous devrions donc, d'après moi, commencer à les payer ou tout au moins nous préparer à les payer en partie, demain. Quand un emprunt est négocié nous devrions immédiatement commencer à préparer son remboursement.

Je ne crois pas que nous devrions emprunter de l'argent—et si vous prenez le rapport du ministre des Finances vous constaterez que nous ne le faisons pas,—pour des travaux publics ordinaires tels que des édifices publics. Je crois que nous devrions payer ces constructions à mesure que nous avançons dans l'existence; mais pour les grands ouvrages d'utilité publique, comme ceux que nous sommes forcés de faire pour maintenir le progrès du pays, il n'y a aucune raison pour que la postérité ne nous aide pas à les payer. Et je crois que quiconque a étudié quelque peu la finance, sera de mon avis sur ce point.

Quelques honorables députés de la gauche ont dit que nous aurions dû diminuer nos dépenses de travaux publics ordinaires. Cet argument est assez puissant, car durant les deux années dernières, nous aurions pu construire à bien meilleur marché que nous ne l'avons fait dans les cinq ou six années précédentes. Mais l'honorable ministre des Finances n'a pas pensé que c'était prudent, ni ses partisans qu'il en aurait dû être ainsi, et nous nous inclinons volontiers devant son opinion.

Un de nos collègues a dit l'autre soir, que la Banque de Montréal avait refusé de faire des prêts à des sociétés particulières parce que le Gouvernement avait emprunté pendant les années 1907 et 1908, $20,000,000. L'honorable ministre des Finances l'a mis au défi, à ce moment, de dire s'il avait reçu ce renseignement d'une autorité de la Banque de Montréal. L'honorable député n'a pas répondu à cette question. Cette critique était très injuste. Je ne pense pas, et je ne crois pas que lui-même ou un autre député pense que c'était par suite des emprunts du gouvernement canadien faits à la Banque de Montréal que ces prêts ont été refusés à des clients particuliers. Chacun sait, en cette Chambre, que le motif qui a déterminé les banques à refuser d'avancer plus d'argent aux clients particuliers, c'est qu'elles ont pensé que les fabricants et les marchands de notre pays développaient leurs affaires trop rapidement et que les banques devaient les enrayer un peu—précaution prabablement très sage—dans les circonstances. Tout le monde sait que c'était l'argent liquide lui-même qui était rare. Tout le monde sait que les banques n'avaient pas peur de faire des prêts, mais elles avaient peur que l'on ne fasse appel à de l'argent. Pourtant l'argent n'a pas été à ce moment enlevé de la Banque de Montréal par le gouvernement du Canada. Les banques ne pensaient pas que l'argent leur serait enlevé pour être mis dans les poches du ministre ou caché dans quelque cave. Elles n'avaient pas peur de cela, de sorte que je ne crois pas que la critique était juste.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a sonné la cloche d'alarme au sujet du tarif, en disant que les Etats-Unis nous appliqueront leur tarif maximum si nous ne leur accordons pas la même préférence que celle que nous accordons à la France. Or, d'après ce que j'ai vu dans les journaux, la

question d'un tarif maximum et minimum n'a pas encore été discutée au sénat américain et n'est pas du tout réglée. Existait-il quelque raison particulière pour faire entendre cet avertissement? Si vous étudiez le traité français et si vous prenez les articles pour lesquels la France a obtenu un avantage sur tout autre pays, excepté la mère patrie, et si je m'en souviens, l'honorable député a dit que nous avions accordé une préférence même sur le tarif anglais, mais si vous étudiez avec soin l'échelle des tarifs, comme je l'ai fait, vous ne trouverez que deux articles pour lesquels cette affirmation soit exacte, et ce sont deux articles que nous n'avons jamais importés de la Grande-Bretagne. Vous remarquerez que si les Etats-Unis nous appliquaient leur tarif maximum dans le cas où nous ne leur accorderions pas le tarif de préférence accordé à la France, il y a très peu d'articles soumis au tarif de préférence que nous accordons sous le régime du traité français, que nous importions des Etats-Unis. Il est vrai que le tarif minimum appliqué à un grand nombre d'articles étaient importés des Etats-Unis, mais je ne vois pas qu'il puisse y avoir quelque difficulté à régler cette question avec les Etats-Unis, quand le temps viendra de le faire.

Quant au ministre des Finances, si nous considérons la pression qui est faite sur lui, à la fois par les députés de l'opposition et les députés ministériels, pour modifier le tarif dans l'intérêt de quelques localités particulières, ou d'une société ou d'individus, nous devons le féliciter de la stabilité qu'il a introduite et maintenue dans notre tarif. Nous devons, en effet, admettre après tout que la stabilité de notre tarif est d'importance capitale pour maintenir notre parole avec le reste du monde. Nous ne pouvons pas introduire tous les jours des changements dans notre tarif, nous ne pouvons pas le raccommoder chaque année sans nuire non seulement à quelque branche spéciale de commerce, mais aussi au commerce en général.

Je dis encore que si nous considérons la pression qui est faite sur le ministre des Finances, non seulement par les membres du parti ministériel, mais par ceux de l'opposition, pour l'encourager à de plus grandes dépenses dans des travaux d'intérêt public—et la pression, qu'elle vienne d'un côté ou de l'autre, pour demander des dépenses extraordinaires dans différentes localités, a autant d'influence de part et d'autre,—ne pensez-vous pas qu'il faut être un homme d'acier, ce n'est pas assez de dire de fer, pour résister à cette pression? Et alors, quand le ministre des Finances s'est incliné devant ces demandes, et quand les dépenses ont été faites, nous constatons que les honorables députés de l'opposition, qui le supplient de dépenser de l'argent, poussent des cris au ciel et déclarent qu'il ruine le pays.

M. E. W. NESBITT

Je crois que notre ministre des Finances mérite d'être grandement loué pour la fermeté, la décision et la prévision dont il a fait preuve en administrant nos finances et ceci m'amène à parler de ce que nous a dit mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) quand il a affirmé que l'année prochaine nous ajouterions $50,000,000 à notre dette nationale et $38,000,000 l'année suivante, et quand il a peint sous des couleurs très sombres l'avenir qui nous attendait. Je pourrais lui répondre par l'antique parole: "O vous, homme de peu de foi". Vous ne pouvez pas administrer les affaires d'une nation ou d'une entreprise particulière si vous étant assis à votre bureau, vous vous contentez d'inscrire les chiffres des dépenses pour les cinq ou six années à venir sans inscrire aussi les chiffres des recettes. Le monde ne va pas s'arrêter. Pourquoi construisons-nous le Transcontinental national? Pourquoi avons-nous construit nos différents canaux? Nous avons eu en vue d'augmenter notre revenu en faisant venir dans notre pays des gens qui contribueront à leur tour, aux grandes recettes du trésor public du Canada. L'honorable député pense-t-il que nous allons rester immobiles? Bien que je ne sois pas un optimiste je ne suis pas d'accord avec ceux qui dépeignent l'avenir sous de sombres couleurs. Il n'y a pas de motifs pour qu'en continuant à administrer le pays avec le sens commun dont a fait preuve le Gouvernement depuis douze ans, nous ne soyons pas dans une aussi bonne situation, et peut-être même meilleure que nous ne le sommes aujourd'hui, à la fin de la prochaine période de douze années. Comme le pays continue à prospérer, il n'y a pas de doute que nous serons capables de faire face à toutes les dettes que nous pourrons contracter pendant les prochaines dix années. Et j'espère que le Gouvernement ne s'inquiétera pas beaucoup des couleurs sombres du tableau, mais qu'il continuera à faire les dépenses nécessaires pour l'amélioration de nos facilités de transport. Ces facilités après tout, grâce à notre formation géographique particulière, forment la question la plus importante et la plus urgente dont nous ayons à nous occuper.

Hier soir, un honorable député, plaidant en faveur d'un tarif plus élevé, nous a dépeint la différence qui existait entre le tarif sur les chevaux et les bestiaux entrant aux Etats-Unis ou en provenant. Eh bien! depuis que je suis ici, j'ai entendu de nombreux discours à propos des agriculteurs. Un grand nombre d'orateurs, des deux côtés de la Chambre, ont parlé d'une chose ou d'une autre, qui devait être faite dans l'intérêt de l'agriculteur. Permettez-moi de leur dire que nos agriculteurs ne s'inquiètent nullement du tarif. Dans ma région ils ne veulent pas un tarif égal à celui des Etats-Unis sur les chevaux et les

bestiaux. Ils peuvent faire la lutte sur ce point avec les Etats-Unis, si vous leur donnez des facilités de transport à bon marché, c'est tout ce qu'ils désirent. Ils peuvent faire concurrence aux Etats-Unis ou à tout autre pays si vous leur accordez des conditions équitables.

Le même député nous a dit aussi que le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) n'avait dépensé que $7,000,000 pour l'agriculture du Canada pendant les dernières dix années. Mais il a oublié qu'au moins la moitié de l'argent que nous avions dépensé pour les transports devait être portée au budget de l'agriculture. Il n'y a personne au Canada, qui connaisse davantage les questions agricoles que le ministre de ce département (M. Fisher).

Quant à moi, je crois connaître quelque chose en agriculture, je ne suis pas un cultivateur imaginaire, mais un agriculteur pratique, et je sais ce que pensent les agriculteurs dans mon bon vieux comté d'Oxford-nord où il y a une aussi bonne classe d'agriculteurs que l'on peut en trouver aujourd'hui dans le monde.

Permettez que je dise à mon honorable ami que les agriculteurs n'ont aucune inquiétude. Ils comprennent l'importance de l'ancienne parole que nous a enseignée la Bible; supportez mutuellement vos fardeaux. Nous devons nous souvenir, quelle que soit notre position, quelle que soit la classe à laquelle nous appartenions, que nous devons, jusqu'à un certain point, nous entr'aider les uns les autres pour supporter nos fardeaux. Je n'ai aucun doute que si l'on votait demain, l'agriculteur accepterait volontiers que l'on supprime tous les droits. Le cultivateur n'a pas besoin d'être protégé contre les Etats-Unis, il peut à termes égaux, lutter avec les Etats-Unis. L'agriculteur consent volontiers à payer un droit raisonnable. Il veut bien payer sa part du coût de l'administration du pays, il veut bien faire ce que nous sommes tous décidés à faire, taxer les autres et être taxé lui-même afin de prélever les revenus nécessaires au pays, mais il ne veut payer seulement qu'un tarif de revenu.

Je ne crois pas que les honorables députés aient besoin de s'inquiéter au sujet de l'agriculteur relativement aux droits qui existent entre le Canada et les Etats-Unis. Nous nous tirons d'affaires très bien, et je n'ai aucun doute que nous continuerons de la même façon. Ce rabâchage perpétuel au sujet de ce qui est fait pour l'agriculteur, de ce qui est dépensé pour l'agriculteur et de ce qui devrait être fait dans son intérêt, n'est qu'une tromperie. Que feraient les honorables députés de l'opposition dans l'intérêt de l'agriculteur s'ils étaient au pouvoir, en plus de ce qui est fait maintenant pour lui? Il est vrai que nous demandons au ministre de l'Agriculture de nous fournir davantage de facilités pour les entrepôts frigorifiques. Lui demandons-nous de labourer pour nous, d'élever nos porcs et nos moutons? Non, ce que nous lui demandons de faire c'est d'augmenter nos facilités de transport et d'entrepôts frigorifiques aussi rapidement que cela peut se faire. Nous attendrons volontiers avec patience, pour ce qu'il pourra faire, car le gouvernement actuel se conduit remarquablement bien envers le cultivateur auquel des facilités d'entrepôts frigorifiques ont été données aussi rapidement qu'il a été possible. Personne ne mérite plus de reconnaissance que le ministre actuel de l'Agriculture pour l'aide qu'il a accordée aux agriculteurs. On a tenté de montrer qu'on avait déçu l'agriculteur à propos des dépenses qui sont faites à son avantage. L'agriculteur, sans aucun doute, profite d'au moins la moitié des dépenses qui sont faites pour améliorer les facilités de transport au Canada. Vous pouvez dire que le bénéfice de l'autre moitié va, si vous le voulez, aux marchands et aux fabricants; mais les chemins de fer de l'Ouest, ceux qui nous ont coûté le plus cher de tout notre réseau de transport, sont construits en grande partie, pour l'avantage de l'agriculteur bien que, naturellement, ils profitent largement aux fabricants en leur permettant d'expédier leurs marchandises dans l'Ouest.

Je ne crois pas qu'il y ait bénéfice à demander au ministre de l'Agriculture d'établir sur une large échelle, ce que l'on appelle des fermes industrielles. J'ai confiance dans les stations d'expérimentations qui sont bien différentes des fermes industrielles. Il n'y a rien dans la région du pays que j'habite, dont les fermiers aient une aussi mauvaise opinion que ces fermes dites industrielles où il y a un nombreux personnel et où l'on fait de fortes dépenses. Ce en quoi ils ont confiance c'est dans les stations d'expérimentations où l'on peut faire des expériences aux frais de l'Etat, expériences que le cultivateur n'a pas le moyen de faire lui-même. Ces stations d'expérimentations donnent des leçons de choses d'une grande importance et les brochures qui sont envoyées pour décrire les différentes expériences rendent de grands services. C'est là tout ce que notre agriculteur désire obtenir; il peut s'occuper de ses affaires, il n'a pas besoin que quelqu'un lui dise comment élever ses cochons ou traire ses vaches—il a appris ces choses par l'expérience qui est la grande éducatrice.

Je ne crois pas qu'il y ait quelque raison d'attaquer le ministre des Finances (M. Fielding) à propos de son budget de cette année. J'en veux pour preuve la méthode qu'ont employée nos amis de l'opposition en s'égarant sur toute espèce de sujets différents dont ils ont parlé—mais ils n'ont pas attaqué le budget.

M. D. HENDERSON (Halton): Au cours de cette semaine, qui est la treizième de la session, je n'ai pas l'intention, monsieur l'Orateur, d'occuper très longtemps l'attention de la Chambre. Le ministre des Finances (M. Fielding) nous a dit en commençant son discours du budget, qu'il présentait le treizième budget. Comme nous le savons tous c'est la treizième année de l'administration libérale de ce pays J'ai souvent entendu dire que le nombre treize était un mauvais nombre et il me semble que le Gouvernement et particulièrement le ministre des Finances doit s'apercevoir qu'il y a quelque semblant de vérité dans ce vieux dicton. Le ministre des Finances s'aperçoit dans cette treizième année de son administration et de celle du parti libéral, que la dette nationale du Canada s'est accrue par sauts et par bonds. Les dépenses ont augmenté dans la même proportion, et je n'ai pas de doute que le ministre des Finances, avec les treize collègues qui l'environnent, a éprouvé de grandes difficultés pour savoir comment il pourrait se procurer les $113,000,000 qu'il a dépensés dans un an, et comment il pourrait expliquer à la population de ce pays que le Grand-Tronc-Pacifique serait terminé en ne dépensant pas plus de $13,000,000.

L'hon. M. FIELDING: C'est aussi un mauvais nombre.

M. HENDERSON: Il me semble que ce mauvais nombre a poursuivi l'honorable ministre pendant toute la durée de son administration. Dans la treizième année de l'administration libérale, la taxe a augmenté aussi. Le ministre des Douanes (M. Paterson) me regarde à travers ses lunettes, mais j'appelle son attention sur le fait que dans son fameux tableau de la moyenne des droits payés sur les marchandises imposables et en franchise, dressé chaque année et introduit dans les volumes des résumés statistiques du commerce et de la navigation, le taux moyen des droits durant l'année 1908, a été plus élevé que dans l'année précédente.

L'hon. M. PATERSON: Pas de beaucoup.

M. HENDERSON: D'environ 61, augmentation très considérable en vérité. Non seulement cette treizième année a été une année melheureuse pour l'augmentation de la dette, l'augmentation des dépenses et l'augmentation de la taxe, mais elle a été une année malheureuse pour les emprunts du Gouvernement et pour le taux élevé d'intérêt qu'il a été obligé de payer. Dans les résultats des enquêtes des commissions royales, le Gouvernement ne peut pas nier qu'il ait été malheureux. On a mis au jour des choses qui n'ont pas été à l'avantage d'au moins un ou deux départements de l'administration et je n'ai pas de doute qu'à ce sujet le Gouvernement regardera cette treizième année comme l'année malheureuse de son administration. D'un autre côté l'année a été aussi malheureuse parce que le revenu a diminué de $11,500,000 pendant l'année, ce qui est une diminution considérable de revenu, si nous prenons en considération les dépenses énormes et les obligations en face desquelles nous nous trouvons. D'un autre côté, l'année a aussi été malheureuse parce que le surplus tant vanté qui formait toujours une importante partie du discours du ministre des Finances a presque entièrement disparu, réduit qu'il est à un misérable million et demi de dollars, tandis que l'année précédente, il avait pu dire à la Chambre qu'il avait un surplus d'environ $19,000,000.

Je crois qu'il existe parmi les membres du cabinet une différence d'opinion pour savoir s'il devrait réellement y avoir un surplus. Je me souviens qu'un des membres du Gouvernement, il y a des années, ne croyait pas qu'il devait y avoir un surplus, et il tournait en ridicule un ministre des Finances qui ne pouvait pas calculer les besoins du pays sans avoir à prendre plus d'argent qu'il ne fallait dans les poches du public; parce que si un ministre des Finances a un surplus, c'est une preuve toute simple qu'il n'a pas pu se rendre compte exactement des besoins du pays. Aucun ministre des Finances ne devait se vanter de prendre dans les poches du peuple plus d'argent qu'il n'en avait besoin pour administrer le pays. Permettez-moi de lire un ancien volume du hansard que j'ai trouvé l'autre jour à la bibliothèque et qui donne l'opinion du ministre actuel des Douanes sur cette question. En 1883, le ministre des Douanes discutait le budget de sir Leoonard Tilley qui se vantait à cette époque d'avoir un surplus. Je dois dire en passant que sir Leonard Tilley avait une façon trsè heureuse de régler les surplus. Quand il trouvait qu'il avait trop de revenus, il les réduisait simplement en introduisant sur la liste des objets en franchise quelque article de première nécessité et c'est de cette façon que le thé et le café ont été placés dans la liste des proluits admis en franchise, au lieu de prélever des taxes à même l'argent du public, afin de montrer qu'il avait un surplus. Le ministre des Douanes, cette année-là, a prononcé les paroles suivantes qui sont rapportées dans le hansard:

> Quand le Gouvernement s'aperçoit qu'il a, sans l'ombre d'un doute, un surplus, quand il peut calculer avec une certaine exactitude qu'il en aura un, c'est son devoir absolu de diminuer la taxe. Ce n'est nullement le devoir d'un ministre des Finances d'extraire des poches du peuple plus d'argent qu'il n'en a absolument besoin pour administrer les affaires publiques.

Je ne sais pas si le ministre des Douanes a la même opinion aujourd'hui. Je cite encore:

Permettez que je dise à l'honorable ministre que si le chancelier de l'échiquier du Royaume-Uni devait avoir un surplus en proportion de son revenu égal à celui dont l'honorable ministre s'est vanté ce soir, il aurait eu un surplus de $82,000,000.

Imaginez-vous ce qu'on dirait en Angleterre d'un chancelier de l'échiquier qui se tromperait de $82,000,000 dans son estimation des besoins de l'administration. On se moquerait de lui en disant qu'il est incapable de se rendre compte de la situation financière du pays.

Le ministre des Douanes est-il encore de cet avis? Croit-il que son collègue, le ministre des Finances, est incapable de s'acquitter de ses fonctions, de se rendre compte de la situation financière du pays, parce qu'il y a un excédent chaque année. Lorsqu'il prendra la parole, il nous dira peut-être s'il a changé d'avis ou s'il persiste dans son opinion.

L'hon. M. PATERSON: Il y a peut-être un contexte?

M. HENDERSON: Le représentant d'Essex-nord (M. Sutherland) s'est moqué de son collègue de Toronto-nord (M. Foster) parce qu'il y a eu des déficits pendant les dernières années du régime conservateur. Je puis dire en passant que je m'écarterai un peu de la ligne de conduite suivie par presque tous les orateurs de la Droite qui ont concentré leurs attaques sur le représentant de Toronto-nord. Il est bien capable de se défendre lui-même et je n'ai pas l'intention de lui consacrer tout mon discours. Cependant, je dirai que le représentant d'Essex-nord aurait pu se montrer un peu plus juste envers lui.

L'honorable député a soutenu que, pendant les trois dernières années du régime conservateur, il y eut un déficit de $5,700,000. J'en conviens, mais ce fait ne tend qu'à prouver la sagesse de celui qui était alors ministre des Finances. Vers 1891, une période de temps difficile, une crise s'annonçait. Il était évident que les perspectives n'étaient pas très brillantes et, en homme d'Etat prudent, le ministre des Finances s'est dit: Supprimons quelques impôts, laissons au peuple son argent et, d'un trait de plume, il biffa les droits sur le sucre brut et, de 1891 à 1896, il diminua d'environ $19,000,000 les taxes qui pesaient sur la population. S'il avait préféré maintenir les impôts et les droits sur le sucre brut, les opérations de ces trois dernières années se seraient soldées par un excédent très appréciable, et non pas par un déficit de $5,700,000.

Je rappellerai certains chiffres qui ont déjà été cités et qui appartiennent à l'histoire. Il est bon de les citer de temps à autre afin de les graver dans la mémoire du peuple et de lui faire comprendre quelle est la situation financière du pays.

Dès 1893, lorsqu'il rédigea son fameux programme le parti libéral déclara qu'il s'alarmait de l'augmentation constante de la dette nationale. En 1896, lorsque les conservateurs quittèrent le pouvoir, la dette du pays était de $258,500,000; en 1909, d'après les calculs du ministre des Finances, elle a atteint $323,960,000, soit une augmentation de $65,460,000 sous le régime libéral. Je me demande si nos adversaires se sont alarmés de cet état de choses. Répéteront-ils leur ancien refrain: "Nous ne pouvons envisager qu'avec alarme l'augmentation constante de la dette nationale du Canada"? Depuis quatre jours que dure le débat, je n'ai pas entendu un seul d'entre eux répéter cette phrase.

L'hon. M. PATERSON: Nous avons des résultats à montrer.

M. HENDERSON: Le ministre des Douanes déclare qu'ils ont des résultats à montrer. Le parti conservateur n'avait-il pas un actif à opposer à la dette nationale? Il avait achevé un chemin de fer transcontinental, il avait fait l'acquisition de tout un pays, il avait établi jusqu'au littoral du Pacifique un chemin de fer qui était exploité. Non content d'attirer les émigrés vers le nouveau territoire, il exportait leurs produits. Certes, il avait quelque chose à mettre en regard de la dette nationale!

Qu'on me permette de faire ressortir un autre aspect de la dette car il faut, je le répète, graver les faits dans la mémoire du peuple, ce qu'on ne saurait mieux faire qu'en se servant d'exemples. En 1908, la dette nette était de $40.49 par tête. En une seule année, elle s'est élevée à $45.71, soit une augmentation de près de $5 par tête. De plus, je crois entendre, et nous entendrons probablement des députés de la droite s'écier: Attendez et vous verrez ce que nous ferons l'an prochain.

Maintenant, un mot de la dépense. En 1896, dernière année du régime conservateur, la dépense imputable tant sur le capital que sur le revenu consolidé s'élevait à $44,000,000. En 1908, il ne s'en est fallu que de quelques milliers de dollars qu'elle n'atteignit l'énorme somme de $113,000,000, soit une augmentation de $69,000,000. Je doute fort que les membres de la droite aient compris qu'il y a lieu d'envisager la situation avec alarme.

Parlant des impôts qu'ils envisageaient aussi avec alarme en 1893, le premier ministre disait: "Notre parti est en faveur d'impôts modiques". En 1896, les droits de douane et d'accise s'élevaient à $27,758,285, ou à $5.46 par tête. En 1908, nous avons payé $73,023,046 de droits de douane et d'accise, ou $11.70 par tête. Je demande à mes collègues si cette augmentation n'est pas considérable. N'est-ce pas assez pour les engager à réfléchir et à envisager avec alarme la situation dans laquelle ils entraînent les affaires publiques?

Mais voici une comparaison plus frappante qui servira à faire comprendre au peuple où nous allons: en 1896, l'impôt total par famille était de $27.68; mais, en 1908, il a atteint $58.88. Examinons quel est le chiffre de l'impôt quotidien. En 1908, nous avons payé $1,404,289 de taxes par semaine, tandis que nous ne versions que $503,877, en 1896. Les impôts, y compris les droits de douane et d'accise, se sont élevés, en 1908, à $200,612 par jour, y compris le dimanche, tandis qu'en 1896, ils n'étaient que de $76,281. La population canadienne pourrait aussi, à bon droit, envisager la situation avec alarme.

Le ministre des Douanes avait autrefois une autre manière de calculer. Ceux d'entre nous qui faisaient partie du Parlement avant 1896 ne l'ont pas entendu parler de la moyenne des droits prélevés sur les importations d'articles imposables ou admis en franchise, ni établir de comparaisons d'une année à l'autre. Il préférait alors comparer la quantité des impôts par tête. En 1896, les droits de douane seulement représentaient $3.94 par tête; en 1906, ils s'élevaient à $7.70 et, en 1908, ils ont atteint $9.26. Le ministre des Douanes a abandonné ce moyen de calculer les impôts qui pèsent sur la population. Il s'est aperçu qu'il était cruel pour le présent ministère; aussi, il s'est rabattu sur un autre moyen qui consiste à calculer le taux moyen des droits sur les marchandises imposables ou admises en franchise. Je regrette que le représentant de Red-River ne soit pas à son siège. . .

Une VOIX: Il est par là.

M. HENDERSON: J'en suis ravi. Mon honorable ami a beaucoup parlé du tarif, et il a certainement déclaré à satiété qu'il était libre-échangiste, si tant est qu'il en existe un dans cette Chambre, ou dans ce pays. Quoi qu'il en soit, il nous a fait comprendre qu'il était en faveur d'un tarif peu élevé et qu'il n'appuiera aucune politique qui ne sera pas conforme à cet idéal. Je me suis demandé s'il avait vraiment examiné le tarif de ce pays. Je ne saurais le taxer d'ignorance, car je le considère comme un Ecossais intelligent. . .

Quelques VOIX: Ah! ah!

M. HENDERSON: Qui est venu au Canada sachant qu'il pouvait ainsi améliorer son sort.

Une VOIX: Il n'est pas Ecossais.

M. HENDERSON: S'il n'est pas Ecossais, peu s'en faut, car je sais qu'il a obtenu ses degrés de l'université d'Edimbourg. Il nous a parlé d'un de ses amis de l'Ouest qu'il a rallié à sa candidature parce qu'il est en faveur d'un tarif peu élevé.

C'était la première fois, a-t-il dit, que son ami votait autrement que pour les conservateurs, et si je ne me trompe, une fois que cet ami se sera rendu compte du véritable état des choses, il s'abstiendra désormais de voter pour lui. Il nous a dit que son ami était parti le fusil sur l'épaule pour faire la chasse aux lapins.

M. N. CLARK: Ce n'est pas le même.

M. HENDERSON: Ce n'était pas le même, dites-vous?

M. N. CLARK: Non.

M. HENDERSON: En tout cas, peu importe. Il part le fusil sur l'épaule pour faire la chasse aux lapins. L'honorable député a-t-il informé son ami que du temps des conservateurs le droit sur les fusil était de 20 p. 100, et qu'il donnait son appui à un gouvernement qui avait relevé ce droit à 30 p. 100? Lui a-t-il dit par hasard que ce gouvernement avait même augmenté les droits sur les lapins de 5 p. 100? Il est probable que non, car il ne s'en serait guère soucié; peu importe que le droit soit de 20 ou de 25 p. 100, dans un pays où on a les lapins à portée. Mais il s'est attardé à parler de cette réduction des droits dont jouissait son ami grâce au gouvernement actuel. Or, il me semble voir son ami revenir chez lui de la chasse, fatigué, les pieds endoloris, un lapin sur l'épaule. Il va enfin pouvoir dîner; sans ce lapin, il aurait fallu qu'il jeunât. Je ne crois pas que le pays soit pauvre à ce point; je ne l'ai jamais connu aussi pauvre. Ce pays renfermait des ranches et des bestiaux en abondance, et il n'est nullement difficile de s'y procurer du bœuf et d'autres viandes au besoin. Cependant, l'honorable député nous a déclaré que son ami n'avait pas d'argent, qu'il n'en avait même pas assez pour acheter un timbre-poste. J'en suis chagrin pour le pays. Je crois que l'honorable député diffame ce pays.

M. N. CLARK: C'est tout changé maintenant.

M. HENDERSON: Oui. c'est tout changé, et le changement s'est fait avant que l'honorable député eût émigré vers nos bords. Le changement s'est fait dès avant que les conservateurs eussent quitté le pouvoir. N'est-ce pas le parti conservateur qui a fait l'acquisition de ce pays, et en a payé le prix,—plutôt non, il en a imputé le prix sur le compte du capital, mesure très sage à mon avis. Le prix d'achat n'est pas encore versé; nous n'avons eu qu'à payer l'intérêt sur le prix d'achat. A mon avis, c'était agir très sagement. Le Canada n'était pas alors aussi riche qu'aujourd'hui; mais le gouvernement de cette époque n'a pas seulement fait l'acquisition du pays; il a construit le chemin de fer grâce auquel l'honorable député s'y est rendu, et dont il se sert pour l'expédition de ses produits.

Il devrait lui en avoir une certaine reconnaissance. Si le parti conservateur n'avait pas été au pouvoir durant les années qui ont précédé la venue au Canada de l'hono-

rable député (M. Clark), je doute fort qu'il fût aujourd'hui propriétaire de ces mille acres de terre dont il aime tant à se vanter. Il devrait se féliciter de ce que le parti conservateur a naguère gouverné la pays. Maintenant, je voudrais prouver à l'honorable député qu'il se trompe du tout au tout, et dans ce but, je vais lui dire ce qu'il advient de son ami. Cet ami arrive chez lui fatigué de sa journée et sa femme lui prépare le lapin pour souper; il s'assied dans un coin de la cuisine pour fumer la pipe et s'aperçoit que ce n'est plus la grande tablette de tabac qu'on obtenait sous le régime des conservateurs, qu'elle est beaucoup plus petite, qu'elle n'est plus en réalité que ce que les habitants de la Nouvelle-Ecosse appellent la "figue de Fielding". Le gouvernement auquel l'honorable député de Red-Deer donne son appui, a augmenté, l'année dernière, les droits sur les tabacs de plus de $2,000,000, et il ne faut pas s'étonner si l'ami en question bougonne, dans le coin de sa cuisine, sur le compte de la tablette miniscule. Puis, une fois le lapin cuit à point, on se met à table pour souper, et sa femme lui recommande de faire bien attention à la nappe et aux serviettes de toile, car cet excellent gouvernement à relevé les droits sur la toile. Elle ajoute qu'il devra se contenter d'une cueillerée de sucre, au lieu de deux qu'il pourrait se permettre si les conservateurs étaient au pouvoir, car les libéraux ont énormément relevé les droits sur le sucre. En jetant un regard autour de lui, il s'aperçoit que tous les droits ont été augmentés; mais enfin, il s'écrie: Dieu merci, la lumière n'est pas taxée. Sa femme lui fait observer qu'il se trompe: "Ne savez-vous pas lui dit-elle, que ce gouvernement auquel votre député de Red-Deer donne son appui a porté de 11 à 25 pour 100 le droit sur le mastic qui tient en place les carreaux du châssis." Le lendemain matin, ils se lèvent pour prendre leur frugal déjeuner, et le bonhomme de dire: "Nous ne payons pas de droit sur la farine d'avoine." Mais sa femme lui fait observer que le gouvernement auquel il donne son appui, a relevé il y a deux ou trois ans les droits sur le gruau de l'Ecossais, en le portant de vingt p. 100 à 60 cents les 100 livres. Ce tarif, nous dit-on, est un tarif de revenu; c'est possible, mais ce n'est pas un tarif dans l'intérêt du colon. Après déjeuner, l'ami du député de Red-Deer s'en va à l'écurie pour atteler son cheval; à la vue du béton sur lequel il marche, il songe que le Gouvernement a relevé les droits sur le ciment de 5c. le baril, dans l'intérêts des cultivateurs, j'imagine. Il songe que les droits sur son traîneau (cutter) sont relevés de 25 p. 100; mais il se console à la pensée que le ministre des Finances lui a conseillé d'acheter ses traîneaux en Angleterre, ce qui lui assurera le bénéfice du tarif préférentiel. Il se rappelle que dans l'Ouest on est éloigné de l'Angleterre, que les frais de transport sur des traîneaux seraient très onéreux, et que, obligé de choisir entre deux maux, le mieux qu'il puisse faire c'est de payer le droit le plus élevé.

L'hon. M. PATERSON: Ils achètent leur toile en Angleterre.

M. HENDERSON: En effet, c'est bien de là qu'ils font venir leur toile, mais le fabricant de toile anglais en exige un prix exorbitant. N'avons-nous pas entendu le ministre des Finances nous dire comment on nous avait exploité relativement aux droits sur les sucres; et avant de reprendre mon siège j'expliquerai au ministre des Finances comment il se produit un renchérissement correspondant dans le prix de la toile qu'on nous expédie, en comparaison de ce qu'il nous faudrait payer en l'absence d'un tarif préférentiel. Maintenant, le cultivateur de l'Ouest et sa femme ne sauraient se passer de fourrures; et ils constatent que sur les pardessus de fourrures, les mitaines de fourrures, les robes de voitures en pelleterie, il leur faut payer 5 p. 100 de plus de droits que sous le régime conservateur. Qu'est-ce que tout cela veut dire, demande le cultivateur, et sa femme de lui répondre dans les termes mêmes du député de Red-Deer: "C'est un tarif de revenu seulement."

L'hon. M. PATERSON: Et vous voudriez qu'il fût encore plus élevé?

M. HENDERSON: Quand donc l'ai-je dit?

L'hon. M. PATERSON: C'est ce que vous avez toujours dit.

M. HENDERSON: Avant de reprendre mon siège, je dirai au ministre des Douanes, quel tarif je désire voir établir; mais en attendant je préfère qu'on me laisse faire mon propre discours.

L'hon. M. PATERSON: Je vous prie de m'excuser.

M. HENDERSON: Allons donc, grands dieux, il serait impossible d'établir un tarif plus élevé que celui-ci à certains égards! Les importations de toile de l'Allemagne sont grevées d'un droit de 40 p. 100, les importations de cotonnades de ce pays d'un droit semblable; et je dirai à l'honorable ministre des Douanes que nombre de Canadiens se font une idée très insuffisante du caractère véritable de ce tarif qu'on dit être seulement de revenu.

L'hon. M. PATERSON: Les importations de lainages de l'Allemagne sont grevées d'un droit de 45 p. 100.

M. HENDERSON: C'est possible, mais nous n'en importons que fort peu de l'Allemagne; votre tarif est trop élevé; il nous

est impossible d'importer dans ces conditions. L'honorable représentant d'Oxford (M. Nesbitt) nous a dit que les cultivateurs ne se tracassaient guère au sujet du tarif. En effet, à quoi bon, puisque le parti conservateur leur a donné jadis un tarif à leur convenance, et que ce tarif n'a guère été changé jusqu'aujourd'hui.

Il n'a pas été sensiblement modifié par les manipulations du ministère actuel, et sauf en ce qui regarde deux articles, la viande de mouton et le maïs, le tarif reste à peu près ce qu'il était lorsque les conservateurs sont tombés du pouvoir. Maintenant, je reprends mon histoire. Le cultivateur demande alors à sa femme: "Le gouvernement n'a-t-il donc rien fait pour les cultivateurs?" Et elle de répondre: "Mais oui; les houes à cheval, semoirs, râteaux à cheval et chariots, sont tous soumis au même droit, que du temps où les conservateurs étaient au pouvoir; mais les libéraux ont abaissé les droits sur les faucilles, les faux, les manches de faux, les crochets de moissonneurs et les râteaux à main; et ils ont inscrits sur la liste des articles admis en franchise le blanc de champignon, les robes de saucisse, simplement pour faire plaisir à l'honorable député de Red-Deer, qui en a conçu, sans doute, beaucoup de reconnaissance. Quand l'honorable député retournera à Red-Deer, il fera bien d'avertir son ami de voter pour l'autre parti s'il veut obtenir un tarif peu élevé.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? On lui fait dire dans le compte rendu des débats d'il y a quelques années, dans un discours relatif au budget, que s'il avait une majorité de 50 voix de son côté de la Chambre, il aurait bientôt fait d'abolir le droit préférentiel anglais, que je prétends être à l'avantage du cultivateur. Est-ce bien cela qu'il a dit?

M. HENDERSON: Je n'ai pas la mémoire assez longue; je ne me souviens pas d'avoir fait cette déclaration. Si l'honorable député l'affirme, je ne le nierai certainement pas. Avant la fin de mon discours je lui dirai ce que je pense du tarif préférentiel. Je sais bien que le ministre des Finances m'avait mis en demeure de dire si j'abrogerais ou non le tarif préférentiel anglais, et il est possible que j'aie répondu dans le sens qu'il dit.

Le ministre des Douanes s'en tient à l'idée que c'est là un régime d'impôt peu élevé. Il s'obstine à prendre comme critérium de l'impôt dans notre pays le taux moyen des droits de douane. Pour y arriver l'honorable ministre se contente de faire le rapprochement entre la moyenne de ces droits dans les dernières années du régime conservateur et la moyenne de ces droits une fois les libéraux arrivés au pouvoir; mais il néglige de préparer ces tableaux de manière à ce qu'ils soient comparables. Nous savons que le système des impôts a été très sensiblement modifié dans notre pays de bien des manières. L'année dernière, il a été prélevé $2,000,000 de plus d'impôts sur le tabac, mais ces impôts ont été perçus sous forme de droits d'accise, de sorte qu'ils ne figurent pas parmi les droits de douane.

La déclaration du ministre est de nature à nous faire croire le montant des impôts de $2,000,000 moins élevé qu'il n'est réellement. Ce n'est guère équitable. Je ne prétends pas que le ministre des Douanes en agisse ainsi à dessein. Il se borne simplement à faire le calcul des droits de douane; mais quiconque est désireux de faire équitablement la comparaison entre les impôts perçus sous l'un et l'autre régime, doit faire entrer en ligne de compte les droits d'accise sur le tabac. En outre, l'année dernière, nous avons payé pour $2,286,289 de primes. Ces primes ont été accordées en conséquence de l'abolition de droits. Les droits sur le fer et l'acier, sur le pétrole et la ficelle d'engerbage ont été abaissés ou supprimés, et comme dédommagement on a accordé des primes aux fabricants de ces articles. Quelle différence cela peut-il bien faire? Je n'en aperçois aucune. C'est tout autant un impôt dans un cas que dans l'autre. Il y a un an ou deux le ministre des Finances m'a mis au défi, affirmant que ces primes avaient été prélevées sur le produit des droits de douane; mais l'honorable ministre était dans l'erreur, car ces primes ne sont pas payées sur le produit des droits de douane. Elles sont imputées sur le mortgage, elles sont ajoutées à la dette du pays; mais elles constituent tout de même des impôts grevant la population. Si l'on considère qu'il a été payé en tout sous forme de prime depuis 1896, $16,326,185, on conçoit que ces honorables députés de la droite puissent dire que la perspective est inquiétante.

Un autre fait que je désire signaler, afin de remettre ces tableaux au point, c'est le chiffre de nos importations de maïs des Etats-Unis, que le ministre des Douanes inclue dans les marchandises importées pour consommation, oubliant qu'une grande partie de ce maïs ne fait que transiter d'un point de la frontière à l'autre, et ne devrait jamais entrer en ligne de compte dans les calculs de moyenne du taux des droits sur les marchandises imposables et en franchise.

Maintenant, je vais soumettre à l'honorable ministre des Douanes un tableau basé sur les modifications que j'ai proposées. En premier lieu, je prends le tableau indiquant la moyenne des droits sur les marchandises imposables et en franchise, d'après les rapports de la navigation et du

commerce, pour les cinq dernières années du régime conservateur:

	P. 100.
En 1892, droit moyen..	17:56
" 1893 "	17:38
" 1894 "	17:13
" 1895 "	16:99
" 1896 "	18:28

Faites l'addition et divisez le total par 5, et vous verrez que la moyenne pour les 5 années est de 17.46 p. 100. Ces chiffres sont les mêmes que ceux donnés dans les rapports de la navigation et du commerce. Pour les cinq années suivantes, les cinq premières années du tarif libéral, je refais le tableau sur la base que j'ai indiquée, en y comprenant les primes et les droits sur le tabac, excepté le maïs qui n'a fait que transiter d'un point à l'autre de la frontière, et nous avons ce résultat:

	P. 100.
En 1898, droit moyen..	18:34
" 1899 "	18:14
" 1900 "	16:96
" 1901 "	17:25
" 1902 "	16:60

La moyenne est exactement de 17.46, la même chose que pour les cinq dernières années du régime conservateur. Mais la quotité de l'impôt augmente. Par suite de la dernière revision, il y a eu relèvement, et si nous ajoutons le chiffre de cette augmentaministre se trompe en affirmant que la quotité de l'impôt atteint 17.54, ce qui fait voir d'une manière concluante que l'honorable ministre se trompe en armant que la quotité de l'impôt a été réduite et non pas augmentée. Il y a quelques années, le ministre des Finances a fait en cette enceinte une déclaration importante. J'excuse l'honorable représentant de Red-Deer de n'y avoir fait aucune allusion, car il ne siégeait pas ici alors et il est possible qu'il n'ait jamais été à même de se renseigner sur le sujet. Le ministre des Finances a dit en somme que son nouveau tarif n'était qu'un remaniement, et voici en quels termes il s'est exprimé:

> Il est de la plus grande importance que nous maintenions nos finances en florissant état; et considérant l'incertitude dans laquelle on se trouve quant au chiffre des recettes que pourront livrer ces droits réduits, il devient nécessaire de prendre des mesures pour faire face à toute diminution possible de ce côté. On a cru qu'il serait raisonnable de le faire par le prélèvement de certains droits additionnels destinés à contrebalancer ou compenser les pertes résultant de la réduction des droits. Il a été jugé nécessaire d'augmenter les recettes de certaines sources, puisque nous serons privés de recettes provenant d'autres sources.

C'est sur cette idée que le parti libéral a formulé son tarif. Retranchez un peu de ce côté, augmentez un peu de cet autre côté, mais ayez toujours soin d'assurer des recettes suffisantes. Le public, à ce qu'il jugeait, n'avait pas d'intérêt à la question; il n'y avait pas lieu de tenir compte des industries du pays; la seule chose qu'il ne fallait pas perdre de vue c'était d'obtenir autant ou plus de recettes que nous en obtenions avant lui. Mais le ministre des Douanes va prétendre qu'ils ont opéré une réduction énorme des droits sur le maïs. Je le concède; mais tout en supprimant les droits sur le maïs, et en se vantant d'avoir accordé à notre classe agricole le maïs en franchise, les libéraux ont simplement transféré ces droits au sucre. Ils ont fortement relevé les droits sur le sucre. Puis lorsque le cultivateur s'est rendu au chemin de fer pour y prendre sa charettée de maïs, il l'a obtenu sans avoir à payer de droits; mais lorsqu'il est allé de là chez son épicier pour acheter du sucre, il a constaté qu'il avait à payer double droit, droit sur le maïs et droit sur le sucre.

Si mes honorables collègues veulent prendre la peine d'examiner cette déclaration, ils y trouveront une grande somme de vérité. Il est possible que les droits n'aient pas été précisément doublés; mais il n'est pas douteux que le Gouvernement s'en tenait à la ligne de conduite qu'il s'était tracée, et qu'ayant abrogé les droits sur le maïs, il a relevé d'autant les droits sur le sucre. Notre classe agricole réclamait l'admission du maïs en franchise; les libéraux se dirent donc: Il faut lui accorder le maïs en franchise, mais nous pouvons arranger les choses de telle façon qu'elle n'y verra goutte; nous allons relever d'autant les droits sur le sucre, et elle ne s'occupera pas du reste. Lors des élections, nous nous vanterons d'avoir déclaré le maïs admissible en franchise, et nous nous dispenserons de dire que nous avons doublé les droits sur le sucre. Notre tarif est un tarif de revenu, et il nous faut obtenir le revenu, de sorte que nous perdrons des recettes sur le maïs, nous le retrouverons sur le sucre. L'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark) s'est trouvé très satisfait. De même les libéraux ont réduit les droits sur les vins, pour le bénéfice de certaines personnes qui aiment à boire du vin français à leur dîner; ils ont abaissé très notablement ces droits; mais, quant au tabac, qui est le luxe du pauvre, ils l'ont grevé d'un impôt de $2,000,000 en vue de compenser la diminution de rendement des droits sur le vin. Ils ne pouvaient réduire les droits sur le vin, sans les relever à l'égard d'autres articles. Ils ont réduit les droits sur les consommations de luxe du riche, et les ont reportés sur ce qui était un moyen de délassement pour le pauvre. Quand l'honorables représentant de Red-Deer (M. Clark) retournera dans l'Ouest, il n'oubliera pas, sans doute, de dire à son ami là-bas, qu'il paie non seulement les droits sur le tabac qu'il fume mais sur le vin que boit le richard; qu'il lui fasse bien comprendre la vérita-

ble situation. Seulement, s'il en agit ainsi, il verra que ses amis ne voteront pas à la prochaine élection comme ils l'ont fait à la dernière.

Je vois que le remaniement du tarif qui a été opéré en 1897 a été fait en vue seulement d'augmenter le revenu. Les libéraux ne cessent de dire que leur tarif est un tarif de revenu. Mais le tarif de 1897, à beaucoup d'égards n'est pas encore changé. L'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Nesbitt) prétend que les cultivateurs ne se font pas de mauvais sang au sujet du tarif. Je vais lui en donner la raison.

C'est parce que les droits relatifs aux matières d'intérêts pour la classe agricole n'ont pas été changés, sauf en ce qui regarde la viande de mouton et le maïs. Le droit sur les importations de viande de mouton a été relevé de 35 p. 100 à 3 cents la livre, mais à beaucoup d'autres égards le tarif n'a pas été modifié. Le programme de l'ancien parti conservateur était d'admettre en franchise tout article que nous n'étions pas en mesure de produire au pays. C'est ce qu'on appelle la politique nationale. Ce que nous ne sommes pas en mesure de produire, qu'on ne le taxe pas. L'honorable ministre hoche la tête. A son avis, nous devrions imposer des taxes sur tout, en vue de s'assurer des recettes abondantes. Il serait disposé à taxer tout ce qui lui tombe sous la main, pour augmenter le chiffre de ses recettes. Telle n'est pas notre manière de voir. Je dis que ce que nous ne sommes pas à même de produire, devrait être admis en franchise. Sous l'ancien régime, nous admettions en franchise le thé, le café, et le parti libéral n'osera rien changer à cela. Sans doute, s'il pensait que le pays n'en dirait rien, il taxerait ces articles et en retirerait tout le revenu possible; mais le thé et le café sont deux articles que pour le moment il n'ose taxer. Sous l'ancien régime conservateur, on admettait en franchise des matières premières telles que des peaux, importées surtout de l'Amérique du Sud et d'autres pays étrangers, ainsi que le coton brut et les laines fines. Je ne prétendrai pas que l'admission en franchise des laines fines soit la pratique la plus sage que nous puissions adopter à l'heure actuelle. L'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark), je pense, sera d'accord avec moi, si j'affirme que notre pays est aujourd'hui en mesure de produire de la laine semblable à celle du Cap et de l'Australie, ce qu'il n'était pas en état de faire il y a vingt-cinq ans. Aujourd'hui nous pouvons produire une excellente qualité de laine dans notre pays de l'Ouest, et avec un peu d'encouragement à l'industrie des lainages, nos troupeaux de moutons seraient augmentés dans une énorme mesure et la production de la laine deviendrait une des principales industries de ce grand pays de l'Ouest. Sans doute, par suite de la réduction du tarif, nombre d'articles ont été admis à droits réduits, sous le régime préférentiel anglais, mais l'effet a été d'augmenter les recettes douanières.

Certaines personnes s'imaginent que pour augmenter le revenu il suffit d'élever les droits. C'est une grande erreur. Pour grossir le revenu il faut abaisser le tarif. Si le bacon et le jambon sont frappés d'un droit de 2 cts. la livre, il en viendra une certaine quantité dans le pays et cet impôt produira un certain revenu, mais si le droit est porté à 4 cts par livre, les probabilités sont que l'importation de ces produits cessera complètement et que cette source de revenu sera tarie.

C'est sur ce principe que repose le tarif de préférence—encourager l'importation et prélever le plus fort revenu possible, même si le consommateur canadien doit payer plus cher. Je maintiens que ces excédents de revenu dus au traitement de faveur accordé à l'Angleterre sont au détriment du contribuable canadien.

Quand ce tarif fut inauguré, on le proclama à son de trompe dans le pays et l'on prédisait qu'il aurait les plus heureux résultats pour le Canada. Le public supposait, assez naturellement qu'un abaissement des droits lui permettrait d'acheter les marchandises à plus bas prix. Mais est-ce encore ce que pense le pays aujourd'hui?

Je ne le demanderai pas à mon honorable ami le ministre des Douanes, car je ne voudrais pas le mettre mal à l'aise, mais si ce traitement de faveur devait diminuer le prix des marchandises, comment se fait-il que d'Halifax à Vancouver on se plaint de ce que le coût de l'existence a augmenté? Le public s'attendait à ce que la vie coûterait moins cher, grâce à ce traitement de faveur. Mais bientôt il dû se rendre à l'évidence et admettre que les prix montaient au lieu de diminuer, et c'est dans cette situation que nous nous trouvons aujourd'hui.

Permettez-moi de m'arrêter un instant sur ce point et de m'autoriser de l'exposé budgétaire du ministre des Finances, pour établir ma prétention. Il n'a pas manifesté la moindre hésitation à déclarer que le traitement de faveur accordé à l'Angleterre. avait augmenté le prix des marchandises au lieu de le diminuer, et cette déclaration ne manquera pas d'être lue avec intérêt. Il a aussi admis que les planteurs des Antilles refusaient de vendre leur sucre aux Canadiens au même prix qu'aux acehteurs anglais. L'Angleterre est un marché libre; le sucre des Antilles y est admis en franchise, tout comme celui de la Belgique, de le Russie ou de tout autre pays.

Mais, dit le ministre des Finances les planteurs des Antilles comprirent bientôt que s'ils nous vendaient leurs produits au prix courant, le traitement de faveur profiterait aux Canadiens et non à eux, et c'est alors qu'avec le concours de leurs agents

ou commissaires à Londres, ils firent le calcul de ce qu'il en coûterait aux Canadiens pour importer leur sucre des pays étrangers. Après s'être procuré ces renseignements, ils exigèrent des Canadiens un prix plus élevé que celui que paient les acheteurs anglais, sachant que nous serions obligés de payer cette augmentation de prix, plus le droit préférentiel, et c'est ainsi que loin de bénéficier de ce tarif, nous payons plus cher qu'auparavant pour le sucre des Antilles. Le ministre des Finances, parlant des raffineurs canadiens qui se plaignaient de cet état de choses, disait:

Il existe, disent-ils, un trust entre les planteurs des Antilles, les producteurs de sucre, conclu entre leurs agents et commissaires de Londres, qui ne permettent pas aux raffineurs canadiens d'acheter le sucre des Antilles aux mêmes conditions que les raffineurs anglais.

On a beaucoup discuté pour savoir à qui la préférence profiterait. Un jour, les négociants des Antilles se plaignirent que les raffineurs du Canada agissaient de manière à accaparer tous les avantages. Aujourd'hui, les rôles son intervertis. Nos raffineurs canadiens déclarent que le trust leur vend le sucre des Antilles à un prix tel qu'ils n'ont aucun avantage à l'acheter de préférence au sucre de provenance étrangère qui est frappé d'un droit plus élevé. Naturellement, quel que soit le prix d'achat du sucre des Antilles, nos fabricants ont un droit moins élevé à payer. Mais ils prétendent qu'ils sont obligés de payer le sucre plus cher, quoique le droit ne soit pas plus élevé. Ils affirment que les planteurs des Antilles, par l'intermédiaire d'un commissaire ou agent de Londres, s'assurent du prix exact auquel ils peuvent porter leurs produits au Canada et qu'ils ne les vendent qu'à ce prix-là, de sorte que les raffineurs canadiens sont tenus d'acheter à des conditions qui les obligent à payer le droit imposé par le tarif de faveur, outre le prix du sucre, tandis que leurs rivaux pour la vente du sucre raffiné, les raffineurs anglais, s'approvisionnent sur un marché libre pour bien dire.

Le prix dont parle le ministre des Finances dans cette dernière phrase, est celui du sucre de betterave belge, allemand ou russe, plus le droit entier. Les planteurs des Antilles disent: Vous n'aurez pas de sucre de nous, si vous ne payez pas ce prix majoré qui nous laisse une faible marge, comparé au prix du sucre étranger plus le droit entier, et cette marge est encore suffisante pour vous obliger à acheter de nous.

Ce traitement est-il juste? Peut-on l'appeler un traitement de faveur pour les Canadiens? Il ne profite qu'aux planteurs des Antilles. Quand le Gouvernement a inauguré ce tarif, comme beaucoup d'autres, j'ai eu la naïveté de croire que nous en retirerions certains avantages, et quand ce traitement de faveur a été étendu aux Antilles, je m'attendais à ce que nous en retirions quelques profits, mais il se trouve que tous les profits sont pour les planteurs des Antilles.

Voyons maintenant les résultats de ce tarif, dans le cas des tissus. Le ministre des Douanes dit que nous pouvons acheter de la toile en Angleterre et l'importer ici sous l'empire du tarif préférentiel. Sans doute que nous le pouvons, mais en Angleterre vous avez affaire à des négociants aussi avisés que ceux d'aucun autre pays; les fabricants de toile d'Angleterre sont aussi capables de former des trusts que les planteurs des Antilles. Ils sont parfaitement capables de s'entendre pour empêcher les Canadiens de bénéficier de ce traitement de faveur et de s'en assurer tous les avantages. Ils savent que nous ne pouvons pas importer la toile des Etats-Unis sans payer un droit de 30 p. 100, et ils fixent le prix de la toile à une bagatelle, au-dessous de ce qu'elle nous coûterait aux Etats-Unis plus un droit de 30 p. 100. Le fabricant anglais ne vend pas sa toile à l'acheteur canadien le même prix qu'à l'acheteur américain.

Il est inutile de pousser plus loin ce raisonnement; il s'applique également aux cotonades et à une foule d'autres articles que nous importons, ainsi que le ministre des Finances nous en a donné la preuve, il y a quelques années. Je me servirai de l'exemple cité par le ministre lui-même, seulement pour cette année, je devrai le retourner car, chose curieuse, la règle ne s'applique pas également dans les deux cas. Voici ce que disait le ministre des Finances, le 23 mars 1900:

Lorsqu'on veut se rendre compte des modifications faites au tarif, il faut prendre chaque article séparément.

C'est exactement ce que j'ai fait et je conseillerais à l'honorable député de Red-Deer (M. Clarke) de suivre ce conseil.

L'année dernière nous avons augmenté considérablement la liste des marchandises admises en franchises. . .

. . . .Les enveloppes de saucisse, le blanc de champignon, la graine de moutarde, et certains autres articles. Naturellement je badine quand je dis qu'il y a eu plusieurs autres faibles réductions.

A part cela, les droits ont été abaissés sur 148 item du tarif général.

J'en ai cité quelques-uns, les instruments aratoires d'importance secondaire.

Sur tous les articles d'importation anglaise les droits ont aussi été réduits jusqu'à concurrence du montant déterminé par le tarif préférentiel. Nous avons donc là, la preuve évidente des réductions importantes qui ont été faites au tarif. Il y encore une autre question dont il faut tenir compte. Même en prenant cette moyenne, nous avons épargné non seulement 2:2 p. 100 sur nos importations. . .

Le ministre avait préparé un tableau et calculé que le droit moyen sur les importations exemptées et imposables était, cette année, de 2.2 p. 100 moins élevé qu'en 1896. Ce tableau était celui du ministre des douanes. Naturellement, il ne tenait aucun compte des primes, des augmentations d'im-

pôts sur le tabac, ni de plusieurs autres détails de cette nature. Mais je crois qu'il tenait compte du maïs qui traverse le pays en transit.

Même en prenant cette moyenne, nous avons épargné non seulement 2:2 p. 100 sur nos importations, mais aussi 2:2 p. 100 dans l'achat des marchandises de fabrication indigène. Comme nous le savons tous, à de rares exceptions près, le droit imposé sur le produit étranger a une grande influence sur le prix du même produit fabriqué dans le pays.

Je prends le ministre au mot. Il dit que le droit imposé sur le produit étranger a une grande influence sur le prix de ce même produit fabriqué dans le pays. C'est-à-dire que s'il imposait un droit de 35 p. 100 sur les cotonnades, le fabricant canadien établirait ses prix de manière à ne laisser qu'une faible marge entre ces prix et ceux auxquels le consommateur canadien pourrait importer les cotons étrangers en acquittant le droit.

J'admets que le remède le plus efficace, je dirai même le seul remède contre ces combinaisons, consistait d'augmenter la fabrication du coton dans le pays de manière à ce que la concurrence empêchât ces coalitions et empêchât la hausse des prix. C'est le principe sur lequel est basée la politique nationale: encourager l'industrie canadienne et la rendre assez puissante pour maintenir les prix à un chiffre normal.

Les indiennes étrangères payaient un droit beaucoup plus élevé que les indiennes anglaises et le fabricant canadien s'est dit: Les consommateurs canadiens ne peuvent pas acheter les indiennes américaines, sans payer un droit de 35 p. 100, et par conséquent, je puis augmenter mes prix d'autant. Mais suppose-t-on que le fabricant anglais dormait et ne surveillait pas notre tarif? J'ai pu constater, au cours de mes conversations avec nombre d'Anglais, qu'ils connaissaient notre tarif presque aussi bien que nous.

Le fabricant anglais s'est dit: Les Canadiens ne peuvent pas acheter de la toile aux Etats-Unis ni dans aucun autre pays, sans payer un droit de 30 p. 100. Il est vrai qu'ils peuvent l'acheter en Angleterre en payant un droit moins élevé, mais je vais relever mes prix et les consommateurs canadiens s'apercevront, en fin de compte, qu'ils auraient eu autant d'avantage à acheter leur toile aux Etats-Unis et d'acquitter le droit de 30 p. 100.

Croit-on que cela n'est pas possible? Je dis que c'est non seulement possible, mais probable. L'industriel anglais n'est pas un fou. Pour les Anglais, les affaires ne sont pas un passe-temps. Ils font des affaires pour gagner de l'argent, et peu leur importe qui devra payer les violons. Ils veulent gagner de l'argent avec les Canadiens, de même qu'avec les populations de tous les autres pays. Si nous avons la naïveté de leur livrer nos marchés, en leur accordant un traitement de faveur, je n'ai pas le moindre doute qu'ils en profiteront.

Pourquoi entend-on dire d'un bout à l'autre du pays, que la vie coûte plus cher qu'autrefois? Partout les prix sont augmentés, même sur les articles que nous ne faisons pas venir de l'étranger. Pourquoi? Question de sympathie. Le prix d'une traverse de chemin de fer augmentera en même temps que celui d'une verge de coton; la hausse dans un cas, détermine la hausse dans l'autre.

Je n'ai pas le moindre doute qu'il est possible de trouver la cause de cette hausse générale dans le prix des marchandises au Canada. Voyons ce que nous avons été obligés de faire pour les fonctionnaires de l'Etat, l'an dernier. Nous avons consacré des centaines et des centaines de milliers de dollars à relever les traitements. Pourquoi? Parce que le Gouvernement a adopté une politique qui oblige ces fonctionnaires à payer plus cher ce dont ils ont besoin pour eux et leurs familles, et il n'était que légitime de leur venir en aide. Puisque notre tarif a pour effet d'augmenter le prix des marchandises, il est juste que nous relevions les traitements pour leur permettre de vivre. Je répète que cette question mérite toute l'attention du Gouvernement.

J'ai eu la naïveté, en 1897, lorsque le Gouvernement annonça cette politique, de croire quelle serait avantageuse au Canada. Bien qu'on lui donnât le nom de préférence anglaise, je m'imaginais, qu'elle profiterait surtout aux Canadiens. J'ai changé d'idée depuis. C'est une préférence anglaise pure et simple; nous n'avons rien à en attendre. La même chose a eu lieu lorsque nous avons étendu ce traitement de faveur aux Antilles anglaises.

Les planteurs se sont dit: Les avantages de cette politique ne doivent pas aller aux Canadiens; ils croiront en profiter pendant un an ou deux, mais nous nous arrangerons de manière à ce que tous les avantages soient pour nous. C'est pourquoi l'honorable ministre des Finances a été obligé, l'autre jour, d'adopter une autre politique destinée à nous assurer une partie des bénéfices que ce traitement de faveur devait nous procurer.

Il y a une autre question que je tiens à traiter. L'honorable député d'Oxford-nord me pardonnera si je ne m'arrête pas plus longtemps à ce qu'il a dit. Il s'est surtout occupé des emprunts, et cette question a été discutée si à fond, que je me reprocherais de faire perdre le temps de la Chambre en y revenant. Si je m'abstiens, ce n'est donc pas par manque de courtoisie envers mon honorable ami, qui s'est bien acquitté de sa tâche pour un député de première année.

Je demanderai à mon honorable ami, le député de Red-Dear (M. Clarke) de ne pas

s'absenter d'ici à quelques minutes, car je tiens à lui expliquer la différence entre les deux partis. Quand le parti conservateur était au pouvoir, sa politique consistait à encourager le développement de l'industrie et de l'agriculture; tel est le trait caractéristique de la politique conservatrice. Le trait caractéristique de la politique libérale est d'encourager la production industrielle. et agricole. Le tarif conservateur avait pour but d'empêcher l'importation; celui du tarif libéral est de créer un revenu. Voyons les résultats qu'ils ont donnés. En 1896, les exportations du Canada se sont élevées à $121,000,000 et les importations à $111,000,000, je suppose que ces chiffres comprennent le numéraire, mais cela ne fait aucune différence pour les besoins de la comparaison. Nous avions donc en 1896, un excédent d'exportations de $10,000,000, ce qui est une jolie somme à laisser dans le pays. Nous avons pu, cette année-là, payer toutes nos importations, et rester avec un excédent de $10,000,000 à consacrer aux affaires.

En 1908, les importations se sont élevées à $364,237,864, mais nos exportations n'ont atteint que $263,368,952, abstraction faite du numéraire. L'excédent des importations a été de $101,000,000. C'est-à-dire, qu'après avoir vendu à l'étranger tous les produits agricoles dont nous pouvions disposer, notre poisson, nos minéraux, notre bois, notre beurre et notre fromage et tout ce que nous pouvions vendre, pour payer nos importations, il nous manquait encore une somme de $101,000,000. Nous avons acehté pour $101,000,000 de plus que nous n'avons vendu.

Que dirait un cultivateur qui constaterait à la fin de l'année qu'il a dû acheter pour $1,000 de plus que ce que lui a rapporté la vente de ses produits? Il dirait qu'il s'appauvrit.

Il faut que ce déficit soit comblé d'une manière ou d'une autre. Je crois que l'honorable député de Red-Deer a fait quelques remarques à ce sujet, mais peut-être ne faisait-il que citer l'opinion d'un autre. Dans tous les cas, il a été dit que cette balance du commerce, cette dette, doit être payée. Tout dernièrement, le gérant de la Banque de Montréal déclarait que cette balance adverse constitue une obligation que le pays devra rembourser. Il faut que cette dette soit payée, soit en exportations, soit en or. Nous n'avions pas d'exportations, puisque nous avions exporté tout notre excédent de production, et nous devions encore $101,000,000 à l'Angleterre et aux autre pays. Comment nous acquitterons-nous? En envoyant de l'or à nos créances? Je ne vois pas d'autre solution.

Nous sommes obligés de nous fendre de notre dernier sou, pour me servir d'une expression populaire, pour payer cette balance du commerce et maintenir le crédit du pays. Faut-il s'étonner, alors, que l'argent ait été rare dans le pays? Est-il surprenant qu'il y a deux ans, il n'y ait pas eu assez d'argent dans les banques canadiennes pour assurer le transport de la récolte de l'Ouest? Le ministre des Finances a dû en faire l'aveu. Il a été obligé de puiser dans le coffre public et d'y prendre $5,000,000 de l'or auquel il n'avait pas le droit de toucher, qui était tenu en réserve pour le rachat des billets fédéraux et pour le remboursement des dépôts dans les caisses d'épargnes.

Il a mis la main sur cet or, en dépit de la loi, en dépit de son serment, mais je suis heureux d'ajouter que le Parlement lui a ensuite donné l'absolution et qu'il n'a pas été condamné pour abus de confiance. Il a fait ce qu'il croyait être son devoir. Il n'avait pas d'autre remède à sa disposition. La population de l'Ouest demandait de l'argent à grands cris, car sans cet argent, elle ne pouvait pas expédier la récolte sur le marché et c'était la ruine. C'est la funeste politique douanière du Gouvernement qui avait produit cette disette d'argent et qui a mis le ministre des Finances dans l'obligation de mettre la main sur les sommes mises en réserve pour les besoins futurs, qui sont sacrées, même en cas de grande nécessité.

Que se passe-t-il dans les autres pays? Le Mexique n'est pas un pays aussi riche que le Canada, et en 1896, ses exportations se sont élevées à $271,0000,000 et ses importations à $221,000,000. Il a payé toutes ses importations avec ses exportations et il lui est resté un excédent de $50,000,000. La République Argentine, sous plus d'un rapport, ressemble au Canada. Ses exportations, en 1906, ont atteint le chiffre de $292,000,000 et ses importatione, $270,000,000, soit un excédent de $22,000,000 en sa faveur. Elle a payé toutes ses importations avec ses exportations et il lui est resté $22,000,000 à livrer à la circulation, dans le pays. Elle n'a pas été obligée de puiser dans le trésor public et d'entamer sa réserve pour permettre aux cultivateurs d'expédier la récolte sur le marché. L'argent n'est pas rare dans la République Argentine. Le numéraire en circulation abonde, parce que ce pays a adopté la politique sage de protéger son industrie et son agriculture au lieu de la politique néfaste qui consiste à importer tout ce dont un pays a besoin.

Passons maintenant à la colonie sœur, l'Australie. En 1908, ses exportations se sont élevées à £64,000,000 et ses importations à £49,000,000. Ces chiffres sont tirés de la lettre hebdomadaire publiée par le ministre du Commerce. Ils font voir qu'en 1908, l'excédent des exportations sur les importations était de £15,000,000 ou environ $75,000,000. Ne pourrions-nous pas profiter de la leçon et modifier notre politique douanière de manière à permettre aux Cana-

diens d'exploiter leurs industries dans des conditions plus avantageuses, dût le revenu en souffrir?

Au Canada, les importations dépassent de beaucoup les exportations. Ne serait-il pas temps de changer cela ? Pour ma part, je considère qu'il est grandement temps de reviser le tarif. Il y a quelques années, l'honorable ministre des Finances nous a donné une revision, mais elle a été faite exclusivement dans le sens d'un tarif de revenu. Ce qu'il nous faut c'est un tarif avantageux pour le peuple et non pas seulement pour le Trésor. Il n'est pas nécessaire que tout aille à l'Etat. Le tarif devrait être revisé de manière à produire moins de revenu et à conférer plus d'avantages aux contribuables. C'est ainsi que je comprends les devoirs d'un gouvernement. Ces devoirs consistent autant à répandre la prospérité parmi le peuple qu'à prélever de forts revenus. Le peuple a aussi des droits.

Permettez-moi d'entrer dans certains détails. Nous importons des quantités considérables de céréales. Pourquoi? Ne pouvons-nous pas produire toutes les céréales dont nous avons besoin?

Nous avons importé pour $10,745,0000 de cotonnades en 1906 et pour $16,559.000 en 1908. Le coton brut est admis en franchise. pourquoi ne pas faire fabriquer ce coton par des ouvriers canadiens au lieu d'envoyer notre argent à l'étranger? Nous avons importé pour $2,000,000 de gants et mitaines, bien que nous ayons dans le pays des fabriques capables de produire presque tous les gants dont nous avons besoin.

C'est la même chose pour le cuir. Les peaux vertes sont admises en franchise. Pourquoi ne pas faire quelque chose pour encourager l'industrie du cuir du Canada, au lieu d'importer des articles en cuir, pour une valeur de $3,000,000 en 1906 et de $3,750,000 en 1908? En 1906, nous avons importé pour $936,000 de légumes; en 1908, grâce à notre tarif qui tend à augmenter l'importation au lieu d'encourager la production, nous en avons importé pour $1,094,000. En 1906, nous avons importé pour $3,183,000 de fromage, beurre, saindoux, bacon, jambon, lard et de bœuf, et pour $3,573,000 en 1908, comme si le Canada ne pouvait pas produire toutes les denrées qu'il consomme.

Voyons maintenant les lainages; nous en avons importé pour $17,892,000 en 1906 et pour $20,962,000 en 1908. Ne pourrions-nous pas fabriquer ici la plus grande partie des lainages dont nous avons besoin? Nous avons quatorze hommes d'affaires à la tête de ce Gouvernement. (Applaudissements). Je ne nie pas leurs aptitudes, mais je demande qu'ils en fassent usage.

Le malheur c'est que bien qu'ils soient capables d'administrer en hommes d'affaires, ils ne le peuvent pas, parce qu'ils sont liés à une politique déterminée et ne peuvent pas s'en écarter. Ils se sont engagés dans une misérable politique d'importation, une politique qui consiste à importer le plus possible pour pouvoir prélever de forts revenus. Le Gouvernement persiste dans son tarif de revenu au lieu de dire au peuple: Produisez le plus que vous pourrez dans vos fabriques et sur vos terres et importez moins. Pourquoi ne pas modifier le tarif dans ce sens, et réduire les importations?

Il est une autre question dont je désire dire quelques mots. Le parti libéral, à son arrivée au pouvoir, et même avant, promettait de nous procurer de nouveaux débouchés. Ce dont nous avons besoin, ce sont des marchés. Le Gouvernement actuel nous a-t-il rendu le marché anglais plus avantageux? J'admets qu'il a accordé un traitement de faveur aux marchandises anglaises; mais tout le profit a été pour l'Angleterre et non pour nous. L'Angleterre peut imposer des droits plus élevés sur nos produits, bien que nous fassions profiter les siens d'un tarif réduit. Avons-nous obtenu la moindre faveur sur le marché anglais? Il est inutile de poser cette question.

C'est l'honorable député de Red-Deer, je crois, qui nous disait hier que lorsque les importations augmentent, les exportations suivent infailliblement la même progression. Si le mouvement ascensionnel a commencé à se manifester, il s'est vite arrêté, car nous avons eu une balance du commerce adverse de $10,000,000.

Le tarif maximum et minimum de la France, va-t-il nous conférer certains avantages spéciaux? Nos cultivateurs vont-ils bénéficier de l'article du traité qui leur permet d'expédier un bœuf en France, en acquittant un droit de $24 ou $28, quand ils peuvent le vendre en Angleterre sans rien payer? Je doute fort que nous retirions quelque avantage du traité français, même s'il est ratifié. Nous avons vu jusqu'à quel point les Français sont prudents; ils ont refusé de ratifier le traité avant qu'on en eut éliminé l'article qui nous permettait d'envoyer des animaux engraissés en France. Qui va expédier des animaux non engraissés en France? Nous avons au Canada des produits en abondance pour engraisser nos animaux pour la boucherie, mais ce traité ne nous permet pas de faire ce qui nous serait le plus avantageux.

Où le Gouvernement nous a-t-il procuré de nouveaux marchés? Il a donné au Japon un marché au Canada, pour y écouler un grand nombre de produits, entre autres des Japonais—un produit que nos populations de l'Ouest ne semblent guère apprécier. Nous devons naturellement prendre la parole de l'honorable ministre des Postes, quand il dit que le gouvernement japonais agira loyalement et réduira au minimum l'exportation des Japonais.

L'hon. M. LEMIEUX: Il agit loyalement.

M. HENDESSON: Oui; mais attendez à l'an prochain. Nous avons donné un marché aux Japonais en admettant leur soie à un tarif réduit; j'ignore s'ils produisent du vin.

L'hon. M. LEMIEUX: Non.

M. HENDERSON: Alors, l'abaissement du droit sur le vin ne profitera qu'à la France.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est le meilleur vin.

M. HENDERSON: Je ne suis pas certain qu'il soit supérieur au vin canadien fabriqué avec du raisin canadien, par nos cultivateurs d'Ontario. Je suis convaincus que la population de ce pays est parfaitement satisfaite des vins canadiens, même si on ne peut pas les produire à aussi bas prix que les vins français de qualité inférieure, elle est assez patriotique pour consentir à payer un peu plus cher.

Autrefois nous vendions de l'orge, du fromage, du lin, du seigle et des pommes en Allemagne, mais le parti libéral, en arrivant au pouvoir, mit la perturbation dans les relations commerciales du Canada, de l'Angleterre et de l'Allemagne, et le gouvernement allemand prenant ombrage, usa de représailles et releva des droits sur les produits canadiens. Je ne sais pas au juste de quel droit le blé canadien est frappé en Allemagne, mais il est presque prohibitif. Dans Ontario, dans la Colombie-Anglaise, dans les Provinces maritimes des millions de boisseaux de pommes pourrissent tous les ans dans les vergers, pendant que nous aurions pu en expédier de grandes quantités en Allemagne sans ce tarif de représailles que nous a valu la mauvaise administration du gouvernement canadien.

L'hon. M. PATERSON: La surtaxe allemande était-elle justifiée, selon vous?

M. HENDERSON: C'est au ministre des Douanes à le dire.

L'hon. M. PATERSON: Je voudrais connaître votre réponse.

M. HENDERSON: Je n'ai pas mission de préparer le tarif canadien et je n'entreprendrai pas de tirer l'honorable ministre de l'impasse dans laquelle il s'est mis. Qu'il s'en tire le mieux qu'il pourra. Ma tâche est accomplie quand j'ai démontré qu'il n'a pas su défendre les intérêts du pays. Si mon honorable ami s'est mis dans une impasse, qu'il fasse de son mieux pour en sortir.

L'hon. M. LEMIEUX: Que faites-vous du patrotisme dans le cas de l'Allemagne?

M. HENDERSON: Je n'en sais rien.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a un instant, vous parliez de patriotisme à propos de vin.

M. HENDERSON: Je crois que la surtaxe allemande frappe aussi les vins allemands et si l'honorable ministre des Postes aime le vin allemand, il devra acquitter la surtaxe. Personnellement, la chose m'est indifférente, car j'ignore même le goût des vins allemands, mais d'autres peuvent les aimer et ils devront s'en prendre à l'honorable ministre des Postes, s'ils ne peuvent plus se procurer leur boisson favorite, sans acquitter la surtaxe.

Les questions que je viens d'aborder, je me plais à espérer que le Gouvernement les mettra à l'étude et qu'il daignera doter les Canadiens d'un régime vraiment avantageux. Je ne demande pas que l'Angleterre nous fasse l'aumône d'un tarif de faveur. C'est pour lui donner une preuve de notre fidélité que nous lui avons accordé le traitement de faveur dont elle jouit depuis 11 ans. Le Gouvernement ne pourrait-il pas maintenant faire quelque chose pour le Canada?

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

Du projet de loi (n° 77), déposé par M. Proulx, concernant certain brevet de la compagnie Submarine.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JOLIETTE AU LAC MANUAN.

La Chambre passe à l'examen en comité général du projet de loi (n° 126), déposé par M. Dubeau, concernant la compagnie du chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manuan.

M. W. E. KNOWLES (Moosejaw): Monsieur le président, avant d'accorder la prolongation de délai demandée à l'égard de ce chemin de fer, j'inviterai mon honorable collègue de Joliette (M. Dubeau) à donner quelques explications.

M. J. A. DUBEAU (Joliette) (texte): Monsieur le président, comme informations au sujet de ce bill, qu'il me soit permis de dire à cette Chambre que sa teneur n'en est pas très compliquée.

Ce bill a simplement pour objet d'accorder à la compagnie de chemin de fer et de colonisation de Joliette et Lac Manuan, un délai additionnel pour commencer et achever la construction de la ligne de chemin de fer qu'elle avait été autorisée à construire en vertu du Statut 3 Edouard VII, chapitre 135. Par ce Statut, pouvoir avait été accordé à cette compagnie de construire une ligne de chemin de fer partant d'un endroit situé en ou près de la ville de Joliette, dans la province de Québec, allant vers le nord jusqu'à Sainte-Émélie de l'Energie, dans le district électoral de Joliette

et de là dans une direction nord quart nord-ouest jusqu'à Saint-Michel des Saints dans le district électoral de Berthier, et de là jusqu'à un endroit situé près du lac Manuan, dans ladite province.

En 1905, cette compagnie avait demandé une extension de délais qui lui fut accordée par le Parlement, mais jusqu'à présent cette compagnie s'est trouvée dans l'impossibilité de commencer les travaux de construction de sa voie ferrée. Des explications ont été faites qui démontrent la possibilité et même la facilité de construire une ligne de chemin de fer de Joliette vers le nord de la province, ainsi que la compagnie de chemin de fer de colonisation Joliette et Lac Manuan se propose de le faire.

Les informations que je tiens des promoteurs de la compagnie me permettent de dire que cette compagnie est sérieusement décidée d'entreprendre prochainement la construction de ce chemin de fer.

De plus, monsieur l'Orateur, qu'il me soit permis d'ajouter à l'appui de ce bill, que la construction de cette ligne de chemin de fer répond à une nécessité au point de vue du transport et au point de vue de la colonisation de cette immense vallée de la Mantavésie que le chemin de fer projeté traverserait.

Au point de vue du transport le chemin de fer en question trouverait dès maintenant sur son parcours un trafic considérable.

En effet, le nord des comtés de Joliette, Berthier et Maskinongé, n'est actuellement déservi par aucune voie ferrée et il y a au nord de ces comtés des paroisses situées à une distance de 25, 50 et même 60 milles des termini et qui pourraient alimenter d'une manière profitable une ligne de chemin de fer, en droit de compter sur un trafic d'autant plus considérable, qu'il y a dans cette partie de la province de Québec, des compagnies puissantes qui se livrent les unes à l'exploitation du bois de pulpe, les autres à l'industrie minière.

Un autre motif d'un ordre supérieur qui doit engager la Chambre à accorder à la compagnie de chemin de fer de colonisation Joliette et Lac Manuan les pouvoirs qu'elle demande, c'est la colonisation, le pivot sur lequel s'appuie notre jeune pays pour grandir et prospérer.

Il est presque passé en principe que le Parlement doit encourager par tous les moyens possibles, la construction des chemins de fer destinés à aider au développement de la colonisation. C'est dans ce but, qu'à maintes reprises, on a préconisé devant la Chambre la construction de chemins de fer de pénétration.

La voie ferrée que la compagnie Joliette et Lac Manuan veut construire, ouvrirait à la colonisation l'immense vallée de la Mantavésie qui contient, d'après le témoignage d'un des plus grands colonisateurs de ma province, le regretté curé Labelle, au delà de 500,000 acres d'excellentes terres.

M. J. A. DUBEAU.

Cette vallée d'un sol des plus fertiles, est également renommé par ses richesses minières et forestières, ainsi que par ses pouvoirs d'eau. Et au sujet des mines de cette région, qu'il me soit permis de citer ce que je lis dans le prospectus de la société de Mattawa: ainsi que dans la brochure de M. Alfred Pelland, publiciste du ministère de la Colonisation, Mines et Pêcheries, de Québec sur la Mantavésie:

"Nous avons fait des travaux de recherches et des fouilles, et nous avons constaté qu'en maints endroits, on trouve des indications de mines, et ce, notamment à la Barrière, où deux veines de minerai ont été mises à jour; à Saint-Alphonse de Joliette, nous avons découvert un autre filon; à Saint-Zénon, la paroisse est remplie de gisements de plombaigne; à Saint-Michel-des-Saints, on voit du mica en plusieurs endroits, et, dans les "hauts", on trouve de l'or, du mercure et du charbon.

A cinquante milles environ de la gare de Saint-Félix-de-Valois, dans le canton Maisonneuve, se trouve une importante mine de mica blanc, propriété d'un syndicat français "The Canadian General Mining Company." Cette compagnie emploi plusieurs ouvriers; elle a fait des installations de machines à vapeur et plusieurs constructions. De plus, elle se prépare à utiliser le pouvoir hydraulique situé à environ deux milles sur la rivière du Milieu. On a fait des prospects de surface et commencé à creuser un puits en se servant de perforateurs à vapeur.

L'honorable premier ministre. dans un banquet à Montréal, le 11 décembre 1905, avait bien raison de dire: "derrière les montagnes de Joliette et de Berthier, il y a des rivières immenses qui coulent dans la baie d'Hudson et qui traversent des contrées d'une richesse que nous ne pouvions soupçonner."

Avant lui, savoir en 1864, monsieur l'arpenteur Carolus Laurier, le regretté père de l'honorable premier ministre, qui avait exploré la région à travers laquelle passera la voie projetée, fit un rapport élaboré, mettant en relief l'étendue des terres colonisables dans cette région, la richesse et la fertilité de son sol, au point de vue agricole, forestier et minier. Cinq ans plus tard, en 1869, l'honorable Louis Archambault, commissaire de l'Agriculture, visita la région de la Mantavésie, dans le nord des comtés de Joliette et de Berthier, et fit un rapport concluant à la fertilité du sol de cette région.

Que deviendra cet immense territoire tant renommé par ses richesses agricoles, forestières et minières, si les colons qui s'y dirigent et qui seront situés à 70 ou 75 milles de la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique et à 100 milles des principaux centres commerciaux n'y sont pas reliés par un chemin de fer?

Il importe donc d'ouvrir ces terres fertiles à la colonisation par la construction d'une voie ferrée. La réussite d'un semblable projet est très désirable, car il est indéniable que ce sont les difficultés de

communication qui ont été jusqu'ici et qui sont encore le principal obstacle du développement de ce territoire.

Nous n'avons qu'à jeter un coup d'œil sur la carte pour constater que tous les autres centres de colonisation de la province de Québec, sont sillonnés de voies ferrées. En effet, la vallée du Nominingue dans le comté de Labelle, est reliée à Montréal par le Montreal and Western, le Témiscamingue, par le Temiscaming Northern and Western Ontario, la vallée de la Gatineau, par l'Ottawa Northern. Il y a également le chemin de Montfort qui est destiné à aller rejoindre l'Ottawa Northern. Tous ces chemins de fer de pénétration sont les meilleurs agents de colonisation dans cette partie du pays. Seule la vallée de la Mantavésie n'est pas pourvue de chemins de fer. Il est donc juste que la compagnie de chemin de fer de colonisation Joliette et Lac Manuan obtienne par l'extension de délai qu'elle demande, le pouvoir de construire une voie ferrée à travers cette fertile vallée de la Mantavésie, si l'on veut accorder à ceux qui habitent le nord des comtés de Joliette, Berthier et Maskinongé, les mêmes avantages que l'on s'efforce avec raison de procurer aux citoyens des autres parties du pays; si l'on ne veut pas priver le pays d'une source de richesses incalculables. Avec ces quelques observations, monsieur le président, je demande à la Chambre de bien vouloir adopter ce bill.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité général, de divers projets de loi.

Le 1er (n° 133), déposé par M. Knowles, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer Kootenay à l'Alberta;

Le 2e (n° 87), déposé par M. Hodgins, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer d'Arnprior à Pontiac;

Le 3e (n° 119), déposé par M. McGiverin, concernant la compagnie du chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche;

Le 4e (n° 120), déposé par M. A. H. Clarke, concernant la compagnie du chemin de fer Windsor, Essex and Lake Shore Rapid;

Le 5e (n° 121), déposé par M. Guthrie, relatif au divorce de John G. Ridout;

Le 6e (n°129), déposé par M. Pardee, relatif au divorce d'Evelyn Martha Kellar;

Le 7e (n° 130), déposé par M. Tolmie, relatif au divorce de Frank Parsons.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CABANO.

La Chambre passe à l'examen en comité général du bill (n° 122), déposé par M. Gauvreau, constituant en corporation la compagnie du chemin de fer de Cabano.

M. MICHAUD: Monsieur le président, il s'agit ici d'un chemin de fer entièrement situé dans le comté de Témiscouata. Destinée à alimenter le Trancontinental, cette ligne aura vingt milles de longueur et sera construite aussi tôt que possible.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA CANADIAN MEDICAL ASSOCIATION.

La Chambre passe à la discussion, en comité général, des articles du projet de loi (n° 134) constituant en corporation la Canadian Medical Association.

Sur l'article 1er.

M. ROCHE: Il s'agit d'une association médicale qui existe depuis un certain nombre d'années et demande à être constituée en corporation.

M. SPROULE: Il me semble que nous sommes invités à conférere des pouvoirs assez étendus à cette association, celui, entre autres, de faire les statuts et règlements, non contraires à la loi ou aux dispositions de la présente loi, qu'elle juge nécessaires pour la conduite et la gestion de ses opérations, et spécialement à l'égard de l'éligibilité, de la classification, de l'admission et de l'expulsion des membres. Pourquoi permettre à une association de déterminer elle-même les titres donnant droit à l'éligibilité? Supposons, par exemple qu'elle prescrirait un examen spécial que les candidats devraient passer avant d'être admis, bien qu'ils soient déjà médecins.

Le projet me paraît tendre à faire une classe privilégiée d'un groupe de médecins et à conférer à l'association des pouvoirs dont elle pourrait se prévaloir au détriment des autres médecins. Supposons qu'une association de ce genre se forme à Ottawa, que le tiers des médecins en fassent partie, qu'elle établisse des règlements rigoureux, qu'elle prescrive des conditions auxquelles les autres médecins devront se conformer sous peine de se voir refuser l'entrée dans l'association; ces règlements pourraient n'être pas contraires à la loi actuelle, mais ils conféreraient, à l'égard des autres médecins de la même localité, des pouvoirs dont nulle association ne doit être revêtue. Ce projet de loi doit cacher quelque objet qu'on se garde de faire connaître. Je ne saisis pas le but de cette association et je ne crois pas qu'il soit sage ou prudent de conférer de tels privilèges à une association médicale.

M. ROCHE: Je crois que l'honorable député Grey-est (M. Sproule) se fait une fausse idée de cet article. Il s'agit d'une

association de médecins du Canada qui existe depuis cinquante ans. Elle est déjà autorisée à faire des règlements pour la gestion de ses affaires et à l'égard de l'éligibilité de ses membres. Tout médecin est libre d'en faire partie ou non.

M. SPROULE : Il n'est pas dit dans le projet de loi si les titres devront être professionnels ou autres.

M. ROCHE: Nul médecin n'est tenu d'en faire partie contre son gré, et ceux qui décident d'y entrer, acceptent les conditions imposées à l'égard de l'éligibilité. Il n'y a rien d'obligatoire, tous les médecins sont parfaitement libres d'en faire partie ou non. D'ailleurs, on peut se fier aux membres de cette asociation; il n'y a pas lieu de croire qu'ils abusent de leurs privilèges. L'association est déjà revêtue des pouvoirs que cet article tend à lui reconnaître.

M. SPROULE: En vertu de quelle loi?

M. ROCHE: D'aucune. C'est affaire convenue entre les médecins. Ils demandent à être constitués en corporation pour, entre autres choses, pouvoir posséder des immeubles. Actuellement, l'association n'a pas ce droit; ses membres désirent se réunir dans le but de s'instruire mutuellement, de posséder un immeuble, de publier un journal qui serait l'organe de tous les médecins du Canada, et d'établir des relations plus intimes entre les médecins des diverses provinces. L'association sera reconnue comme institution interprovinciale, titre qu'elle n'a pas à l'heure actuelle. Je ne vois rien dans ces privilèges qui puisse être préjudiciable aux médecins ne faisant pas partie de l'association. Nul n'est obligé d'y entrer, et ceux qui s'y affilient le font en parfaite connaissance de cause. Cet article ne confère à l'association aucun pouvoir qu'elle n'exerce pas déjà.

M. SPROULE: S'il s'agit de l'ancienne association médicale, c'était une institution provinciale.

M. ROCHE: Non; il s'agit ici de l'association médicale canadienne dont les attributions s'étendent au pays tout entier, et qui est parfaitement distincte de toute association provinciale.

M. SPROULE: Je ne connais pas d'association de ce genre qui ait tenu récemment ses réunions régulières.

M. ROCHE: Elle se réunit à Winnipeg cette année; M. le docteur R. J. Blanchard en est le président. Je ne saurais dire si, l'an dernier, elle s'est réunie à Winnipeg ou à Vancouver. Elle se réunit chaque année dans une ville et une province différentes.

M. SPROULE: Il serait plus à souhaiter que cette association médicale s'étendit au pays entier; le danger serait moins grand. Mais il en serait tout autrement s'il s'agissait de quelque association peu importante, comme celle dont on a demandé l'autorisation il y a quelques années, et dont l'objet ne me paraissait pas excessivement relevé. Je sais que l'organisation de la Dominion Medical Association est susceptible d'accomplir une œuvre précieuse en fournissant aux médecins de tout le pays l'occasion de se réunir.

Je considère que l'on est très heureusement inspiré en demandant l'autorisation de publier un journal, car l'association se préoccupera de rapprocher tous les médecins du Canada et s'efforcera d'obtenir l'uniformité des lois en ce qui concerne l'inscription dans les diverses provinces, etc. Ce sont là autant d'objets fort recommandables, mais c'est la première fois que j'entends parler de ce projet de loi. Nous avons déjà dû nous occuper d'un bill semblable et celui-ci doit nous paraître d'autant plus suspect qu'il nous vient du Sénat. Il arrive assez souvent que l'on fasse d'abord adopter par l'autre Chambre des projets de loi de cette nature sur lesquels on ne tient pas à ce que l'attention se fixe outre mesure; en ces cas-là, il nous faut user de beaucoup plus de circonspection qu'en tout autre. Si l'objet de l'association est tel que je viens de dire, il est probablement irréprochable.

Sur l'article 4 (la constitution, les statuts et règlements restent en vigueur jusqu'à la date de leur changement).

M. SPROULE: Nous devrions avoir sous les yeux un exemplaire de ces règlements; c'est le moins que l'on aurait pu faire par égard pour les médecins qui siègent ici. C'est les traiter assez cavalièrement que de leur demander d'adopter une proposition sans savoir ce qu'elle comporte.

M. ROCHE: Le projet de loi a été examiné par les comités de la Chambre et du Sénat sans provoquer la moindre objection.

M. SPROULE: Les médecins ne me paraissent pas avoir l'œil bien ouvert, sans quoi ils auraient demandé plus de renseignements.

M. BARR : Ce bill me paraît dangereux. Nous agirions à l'aveugle en l'adoptant sans mieux connaître la question. Certains de ces règlements peuvent constituer un danger. J'aimerais avoir de plus amples explications. Nous devrions avoir un exemplaire des règlements afin de pouvoir les étudier.

M. ROCHE: Je ne vois pas d'inconvénient à ce que la société non civilement constituée à laquelle nous voulons donner un statut civil conserve ses règlements actuels jusqu'à ce que, de son propre mouvement et par la décision de la majorité de ses membres, elle décide de les changer.

Cet article n'a rien qui ne soit fort ordinaire. Il faut à l'association un règlement quelconque; si le bill est adopté sans que les règlements actuels soient confirmés, l'association pourra en établir d'autres si elle le désire.

M. SPROULE: Oui, elle pourra faire des règlements.

M. ROCHE: Le présent article tend à maintenir les règlements actuels en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient modifiés.

M. BARR: Nous donnons l'existence civile à une société exclusive. Nous lui conférons des pouvoirs étendus pour la seule raison que le bill nous vient du Sénat, et sans qu'un seul membre de la Chambre, probablement, sache si les règlements sont bons ou mauvais. L'association, dit-on, pourra les modifier, mais il n'en reste pas moins que nous les confirmons et qu'ils sont assez prabablement contraires à l'intérêt public.

Sur l'article 5 (conseil exécutif et officiers).

M. SPROULE: Je ne veux pas adopter cet article à moins que nous ayons un exemplaire des règlements. Ce conseil exécutif peut rester en existence indéfiniment s'il se trouve dans les règlements une disposition à cet effet; mais comme nous n'avons pas les règlements sous les yeux, nous n'en savons rien. Je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport afin de permettre aux intéressés de faire parvenir un exemplaire des règlements aux médecins qui occupent un siège à la Chambre, pour que nous puissions les étudier.

M. ROCHE: Je suis chargé de proposer l'adoption du bill, mais je n'avais pas prévu qu'il donnerait lieu à des objections surtout de la part des médecins.

M. SPROULE: Les médecins n'en connaissent rien.

M. ROCHE: L'opposition me paraît venir de personnes qui ne sont pas au fait du passé de l'association médicale du Canada. C'est cette même association qui se réunit tous les ans pour faire l'élection de ses officiers. La prochaine réunion aura lieu à Winnipeg. Le conseil exécutif tient beaucoup à ce que le bill soit adopté le plus tôt possible. M. le docteur Blanchard, de Winnipeg, en est le président. Je crois que c'est en juillet que la réunion doit avoir lieu à Winnipeg. Ces officiers sont élus tous les ans.

M. SPROULE: Parlez-vous du conseil exécutif ou de l'association?

M. ROCHE: Je crois que ce sont les officiers de l'association qui sont élus tous les ans.

M. SPROULE: Ces officiers constituent-ils le conseil exécutif, ou existe-t-il quelque différence entre les officiers élus chaque année et les membres du conseil exécutif?

M. ROCHE: Non.

M. BARR: Ces officiers sont-ils élus à la réunion annuelle?

M. ROCHE: Oui.

M. SPROULE: Il ne doit pas y avoir d'inconvénient à cela.

M. ROCHE: Evidemment.

M. SPROULE: Fort bien!

Sur l'article 6 (les membres ne sont pas personnellement responsables):

L'hon. M. GRAHAM: Cet article n'aura-t-il pas pour effet de libérer de ses obligations une association civilement constituée?

M. SPROULE: Je ne le crois pas.

M. R. L. BORDEN: Il tend uniquement à dégager les membres de toute responsabilité personnelle.

Sur l'article 7 (biens meubles et immeubles):

M. SPROULE: Je considère que l'on devrait modifier la dernière disposition de cet article. Elle est ainsi conçue:

Mais la valeur annuelle des immeubles possédés par l'association ne doit pas dépasser la somme de cinquante mille dollars.

On entend par là le loyer annuel de l'immeuble. L'immeuble dont le loyer annuel serait de $50,000 serait une propriété de grande valeur. Le plus grand ennui que l'association médicale d'Ontario ait jamais eu lui est venu de l'imprudence de son conseil exécutif qui a entraîné l'association dans des dépenses considérables pour ériger un vaste immeuble à Toronto, ce qui a mis l'institution dans un embarras dont elle n'est pas encore sortie. Cette aventure eut pour effet de rompre l'harmonie qui doit exister entre les membres d'une même association.

En autorisant l'association à construire un édifice des dimensions et de la valeur prévues à cet article, c'est-à-dire représentant un loyer annuel de $50,000, je considère que nous lui conférons un pouvoir trop étendu. Quand il s'agit de compagnies d'assurances, il nous arrive souvent de limiter la valeur annuelle de l'édifice à $10,000 ou $15,000, et nous considérons que cela est amplement suffisant. L'intérêt de $150,000 5 p. 100 est de $7,500. Cette association se déplace souvent; elle se réunit cette année à Winnipeg, l'an prochain elle se réunira ailleurs; or, si on l'autorise à construire un immeuble d'une valeur annuelle de $50,000, elle sera obligée de l'exploiter d'une manière quelconque pour tirer un revenu de son capital. Je considère que l'adoption de cet article serait préjudiciable au corps des médecins.

M. ROCHE: Mon honorable ami a présent à l'esprit ce qui est arrivé dans la province d'Ontario, où le conseil exécutif a appliqué une somme considérable à l'érection d'un immeuble. Mais il y a cette différence que les médecins d'Ontario sont obligés de verser leur contribution annuelle pour continuer à faire partie de l'association et que plusieurs sont d'avis que leur conseil exécutif a engagé des sommes trop considérables dans la construction d'un seul immeuble. Je ne crois que l'association médicale du Canada ait l'intention de construire un immeuble considérable. On a vu par l'article 2 qu'elle est autorisée à publier une revue médicale; il lui faudra un matériel d'imprimerie pour publier, par exemple, des bulletins destinés à éclairer le peuplue en matière d'hygiène. Dans la pensée du législateur, la valeur de tous les biens que l'association possédera pour des fins quelconques ne devra pas excéder le chiffre mentionné dans le présent article.

M. SPROULE: Ce n'est pas ce que dit le bill. L'association aurait tort de construire un édifice considérable. Quand nous constituons civilement des communautés religieuses, des corps enseignants ou des sociétés de bienfaisance, nous les autorisons à posséder des immeubles de $10,000 de revenu annuel, et nous considérons que c'est amplement suffisant.

M. A. H. CLARKE: L'entrée dans cette association n'est-elle pas absolument facultative?

M. SPROULE: Oui; mais cet article l'autorise à posséder trop de biens-fonds.

M. A. H. CLARKE: Quelle différence cela fait-il? La loi générale d'Ontario sur les compagnies ne fixe pas de limite, et quand une société décide d'ériger un édifice considérable, c'est elle que cela regarde.

M. SPROULE: Je ne sais quelles peuvent être les dispositions des autres lois; mais quand nous sommes appelés à adopter des bills de cette nature, nous fixons d'ordinaire à $10,000 ou $15,000 le chiffre de la valeur annuelle des immeubles. En érigeant un édifice aussi considérable, l'association médicale d'Ontario s'est plongée dans un embarras dont elle ne se tirera pas de sitôt.

M. BARR: Ce qu'il y a à craindre, c'est que si l'on consacre des sommes aussi considérables à la construction d'immeubles, on empêche des médecins peu fortunés de faire partie de l'association; car une fois admis, ils seraient tenus de verser la cotisation imposée.

M. ROCHE: Je préférerais réserver le bill jusqu'à ce que nous ayons des renseignements plus complets que d'accepter la proposition de l'honorable député (M. Sproule).

L'hon. M. GRAHAM: Puisqu'il y a divergence d'opinion, mieux vaut peut-être réserver le bill afin de donner aux intéressés le temps de s'entendre.

M. SPROULE: Je suis prêt à accepter cette proposition.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre reprend la discussion de la motion de l'honorable M. Fielding invitant M. l'Orateur à quiter le fauteuil afin que la Chambre discute en comité général les voies et moyens applicables aux subsides à voter à sa Majesté.

M. H. H. MILLER (Grey-sud): Monsieur l'Orateur, c'est sans doute avec un vif plaisir que la Chambre a écouté le discours si brillant, si agréable, si piquant et si savant de l'honorable député de Halton (M. Henderson). Quel que soit le sujet qu'il traite, c'est toujours un véritable régal de l'entendre, et mon admiration pour lui est d'autant plus grande que j'ai la certitude qu'il pourrait soutenir avec un égal bonheur la thèse contraire. C'est, depuis nombre d'années, un des membres les plus respectés du parti conservateur, et il est naturellement enclin à réclamer pour ce parti tout le mérite qui lui revient. C'est à son parti qu'il attribue le mérite d'avoir fait l'acquisition de l'Ouest canadien, ce en quoi je considère qu'il a raison; toutefois, en réponse à certaine question, il a admis avec la plus grande franchise que si le gouvernement d'alors a acheté ce territoire, il ne l'a pas payé. Ce gouvernement s'est fait céder, au prix de £300,000, les droits de la compagnie de la baie d'Hudson, mais cette somme fut ajoutée à la dette publique et n'est pas encore payée à l'heure actuelle. Quoi qu'il en soit, au gouvernement conservateur de cette époque revient le mérite d'avoir le mérite d'avoir fait montre de perspicacité, et je n'hésite pas à dire qu'il a conclu un excellent marché.

Mais, si le mérite d'avoir fait l'acquisition, à crédit, il est vrai, de ce territoire inoccupé revient au parti conservateur, c'est au parti libéral que revient, et que le peuple attribue, le mérite de l'avoir amélioré, partagé, cultivé, d'y avoir fait construire des maisons et d'y avoir attiré ceux qui l'habitent aujourd'hui.

Mon collègue a aussi revendiqué pour son parti l'honneur d'avoir établi le premier chemin de fer transcontinental, qui, dit-il, a été l'une des causes de l'accroissement de la dette publique sous le régime conservateur. Je ne sache pas que le parti conservateur puisse s'attribuer le mérite d'avoir construit le chemin de fer canadien du Pacifique. Il est venu en aide à sa construction, il est vrai, il a payé une large part

du coût de cette voie ferrée; mais on peut difficilement admettre qu'il l'a construite. Dans ce cas, il en serait certainement propriétaire.

Un fait pourrait nous engager à croire que c'est un chemin de fer national; c'est qu'il ne paie pas d'impôts, qu'aucune municipalité ne peut, aux termes du traité signé par le gouvernement conservateur, recouvrer des taxes de ce chemin de fer. C'est l'unique raison qu'on puisse avoir de le supposer la propriété de l'Etat. Lorsque la compagnie vend une action de $100 au prix de $170, le prix de vente n'est pas versé dans les coffres publics, mais dans la caisse de la compagnie du chemin de fer de fer canadien du Pacifique. Si nous voyageons ou si nous expédions des marchandises par ce chemin de fer, le prix du passage ou du transport n'enrichit pas le pays, mais la compagnie.

Je désire passer quelques instants en la compagnie du bon vieillard et de son épouse établis dans la circonscription de Red-Deer, avec lesquels le réprésentant de Halton a eu un agréable entretien. Mon collègue nous a dépeint ce bon vieux qui, de retour de l'ouvrage, prend un siège dans la cuisine. Sous le régime conservateur, il n'était pas obligé de se réfugier dans la cuisine. De fait, il vivait dans une hutte d'une seule pièce qui servait de salon, de cuisine, de chambre à coucher et à tous les usages. Si mon collègue se rendait aujourd'hui dans l'Ouest, il trouverait ce vieillard installé dans une belle maison à deux étages et assis, non dans la cuisine, mais dans le salon où l'on voit un harmonium ou un piano droit.

L'honorable député a représenté ce vieillard assis près du fourneau de cuisine, la pipe aux lèvres et causant avec sa compagne. Il a voté pour le représentant de Red-Deer et sa femme lui dit: "Comment peux-tu voter pour le candidat d'un gouvernement libéral qui impose jusqu'au tabac que tu fumes?" Le vieux répond: "Vraiment! Le ministre de l'Agriculture a fait venir d'Europe et appointé un homme qui enseigne la culture du tabac aux habitants de la Colombie-Anglaise, de l'Ontario et de la province de Québec et, grâce à ces leçons, la population de ces trois provinces récolte le tabac dont elle fait usage et, si nous n'avons pas déjà, nous aurons bientôt du tabac canadien d'excellente qualité, et nous ne serons plus obligés d'acheter les produits de l'étranger."

Le lendemain matin, au moment où le vieux sucre son café, sa brave femme lui dit: "Ils imposent certainement le sucre." Et lui de répondre: "Ma bonne, ne sais-tu pas que le Gouvernement canadien encourage la culture des betteraves à sucre et que le sol de l'Alberta, notre province, est aussi propre à cette culture que celui d'aucun pays sous le soleil?" "Mais, dit-elle, "le Gouvernement taxe ton éclairage—le mastic même de tes fenêtres." Il repart: "Allons, ma bonne, tout le mastic que nous avons employé dans la hutte qui nous abritait du temps des conservateurs n'a pas coûté 25 centins, et tout celui qu'il y a dans notre belle maison n'a pas coûté plus de 75 cents, et que représente le droit sur le mastic? A propos d'éclairage, tu sais que le gouvernement libéral a presque complètement dégrevé le pétrole qui nous éclaire pendant que nous causons assis confortablement au coin du feu trois cent soixante-cinq soirs par année".

"Oui-da", dit-elle, assise à table pour déjeûner, le gouvernement libéral a imposé la farine d'avoine qui sert à préparer notre privilège." "C'est vrai," reprend-il, "mais le jour même où le gouvernement libéral a relevé le droit sur cet article, un membre libéral du Parlement, le représentant de Wellington-nord aux Communes, qui est meunier de son état, a télégraphié à son associé de payer plus cher aux cultivateurs pour leur avoine. Cela ne s'applique-t-il pas, non seulement à Welington-nord, mais à tous les endroits du Canada où l'on cultive l'avoine? Or, dans la partie septentrionale de l'Alberta, l'avoine vient probablement mieux que dans toute autre partie du pays. Si nous perdons 5 cents, l'été, à cause du relèvement du droit de la farine d'avoine, combien de dollars ne retirons-nous pas de plus, grâce au prix de vente plus élevé des belles moissons d'avoine que je porte au marché?" "Mais", reprend-elle à son tour, "il faudra acheter quelques barils de ciment pour bétonner notre cave et payer un droit plus élevé imposé par un gouvernement libéral". Oui, Jeanne, dit le vieux, "ce sont encore les conservateurs qui ont trompé le Gouvernement et l'ont engagé à augmenter le droit sur le ciment. mais qu'est-il arrivé? Il est arrivé ce qui arrive toujours lorsqu'on impose un droit déraisonnable. La production locale a tellement augmenté que l'industrie du ciment est presque ruinée; aucun fabricant ne peut réaliser de bénéfices, et nous payons le ciment la moitié du prix qu'on exigeait lorsque les conservateurs étaient au pouvoir.

"Cependant", dit la vieille, "M. Henderson, un de mes amis, qui représente le comté de Halton, là-bas, dans la province d'Ontario, se moque du Gouvernement. Il dit que ce dernier a dégrévé les faux et les faucilles". Le vieux répond: "Foin de M. Henderson! Que ne vous a-t-il dit toute la vérité, à savoir: que le gouvernement libéral admet les moissonneuses, les faneuses, les rateaux à cheval, et le reste à 17½ p. 100, soit 2½ p. 100 de moins que le droit qu'exigeait le gouvernement conservateur? "Et nous importons en franchise la ficelle d'engerbage dont nous consommons de si grandes quantités. Sous le gouvernement

libéral, le fil de clôture dont nous avons besoin pour enclore nos vastes champs est franc de droit. "Ma bonne", dit-il "l'été dernier, tu m'as demandé une écrémeuse."

M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-il que le présent Gouvernement a adopté le principe de la protection à l'égard de ces industries?

M. MILLER: Je laisserai à mon honorable ami le soin de tirer des faits les conclusions que bon lui semblera.

Ce cultivateur disait à sa digne épouse: "L'été dernier, n'as-tu pas voulu que j'achète une écrémeuse? J'en ai acheté une que j'ai payée $80." Or, si le Gouvernement d'Ottawa avait frappé les écrémeuses d'un droit, comme plusieurs conservateurs le demandaient, cette écrémeuse m'aurait coûté de $100 à $110. "Sais-tu, ajoutait-il que j'ai été conservateur toute ma vie, mais que je commence à croire qu'il est vrai que le présent gouvernement n'a établi un tarif que pour les besoins du revenu?" Et sa brave femme de dire: "Qu'importe ce que vous appelez le tarif; il n'en existe pas moins et permet de prélever des sommes considérables." A quoi il répondit: "C'est vrai, Jeanne, mais ne sais-tu pas que M. Borden a parcouru tout le pays, moins les provinces de l'Ouest, pour prêcher la protection adéquate?" Or, si ces paroles ont un sens, elles laissent entendre aux fabricants des provinces d'Ontario et de Québec que, si son parti était au pouvoir, il élèverait le tarif et leur accorderait plus de protection, et que deviendrions-nous? "D'ailleurs", ajoutait-il, "j'ai fait des réflexions. Les anciens conservateurs avaient l'habitude de dire qu'ils formaient le parti loyal et ils ne cessaient d'acclamer le vieux chef, la vieille doctrine et le vieux drapeau. Or, le vieux chef est mort et n'a pas laissé d'héritiers. Je croyais autrefois que l'ancienne doctrine avait du bon; mais, après avoir vu appliquer la nouvelle doctrine pendant treize ans, j'ai compris que j'étais complètement dans l'erreur. Il faut juger une politique comme un individu, par ses œuvres; et lorsque je considère la politique du gouvernement libéral, ainsi qu'un homme sensé doit le faire, force m'est de conclure que la politique nouvelle vaut mieux que l'ancienne. Quant au vieux drapeau, les conservateurs avaient l'habitude de l'agiter et de se targuer de leur loyauté; pourtant, Jeanne, vous et moi, nous sommes originaires de la vieille Ecosse; nous sommes loyaux envers l'Angleterre; et c'est le parti libéral, qu'on appelait autrefois le parti des rebelles, qui a établi la préférence. Et voilà que votre ami Henderson, le représentant du comté de Halton, declare qu'il supprimerait la préférence accordée à l'Angleterre, s'il avait 50 voix de majorité à la Chambre des communes. "Allonc donc," reprend Jeanne, "votre ami dit que la préférence ne prouve aucun avantage au Canada, qu'elle ne favorise que l'Angleterre, et il la supprimerait parce qu'elle profite à l'Angleterre sans profiter aucunement au Canada." Et son époux reprend à son tour: "Jeanne, pouvez-vous considérer le raisonnement de ce M. Henderson et me dire ce qu'il prétend, en fin de compte? Il déclare qu'il faut payer la farine d'avoine plus cher lorsque le droit sur cet article est augmenté; mais que, si on diminue les droits sur les marchandises anglaises, si on abaisse le tarif, les marchandises ne coûtent pas meilleur marché. Son principe n'est-il pas mauvais, s'il ne s'applique pas dans les deux cas?

"Laisse-moi t'apprendre, Jeanne, qu'il a dit autre chose. Si le parti conservateur obtenait le pouvoir, l'honorable George Foster serait inévitablement le ministre des Finances et tu sais ce que cela veut dire." A cela, sa femme répondit: "Ecoute Jacques, mon père était tory, mon grand-père l'était aussi; j'ai été tory toute ma vie; toi et ta famille, vous avez toujours été des tories; mais, après tout, je crois que tu as raison et je ne te demanderai jamais de voter pour un tory, surtout quand tu as un candidat libéral aussi capable que le docteur Clarke, de Red-Deer. Bien plus, ajouta-t-elle, " je désire que tu votes pour le parti libéral et je demanderai à tous les enfants d'en faire autant."

Ce débat dure depuis plusieurs jours et a probablement perdu de son intérêt. Les chiffres sont toujours un sujet aride. Comme toujours, le gouvernement a été attaqué de différents côtés. On lui a reproché l'augmentation du coût de la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental. L'opposition prétend à bon droit que ce chemin de fer coûtera plus cher qu'on ne croyait. Le représentant d'Argenteuil et d'autres ont expliqué que le coût réel dépassera de beaucoup l'évaluation. C'est très vrai, mais ce ne sera pas la première fois qu'une grande entreprise, publique ou privée, ou même une entreprise de peu d'importance, aura coûté plus cher que ce qu'on avait d'abord calculé. Personne, cependant, n'a osé prétendre que cette augmentation des dépenses provient de la mauvaise administration, de la malhonnêteté ou de l'incapacité du Gouvernement.

Le représentant d'Argenteuil (M. Perley), suivant en cela l'exemple donné par d'autres orateurs de l'opposition, met ensemble l'argent dépensé et les sommes dont le Gouvernement a garanti le remboursement Je dis que cela n'est pas juste; je dis que lorsqu'on réunit en un seul tout l'argent dépensé par l'Etat pour la construction d'un chemin de fer et les sommes dont il a garanti le remboursement, on n'expose pas la question sous son vrai jour. Si je paye une somme déterminée pour une entreprise,

une propriété ou un travail quelconque qui doit m'appartenir, je fais une opération; mais, si pour permettre à un tiers d'exécuter un travail qui lui profitera directement et qui me profitera indirectement, je me rends responsable du coût de l'entreprise en exigeant des garanties raisonnables, c'est une autre opération que je fais.

Le représentant d'Argenteuil est ordinairement un homme aux idées larges. C'est un homme d'affaires qui se montre généralement impartial; mais je considère qu'il s'est montré au-dessous de sa réputation en disant, comme un autre l'a répété cet après-midi, que le parti libéral, ou plutôt son chef, a déclaré que cette entreprise ne coûterait pas au pays plus de $13,000,000. J'ai parcouru d'un bout à l'autre le discours du premier ministre et, bien que j'admette qu'en détachant cette phrase du contexte, elle semble signifier que le coût du chemin de fer ne dépassera pas $13,000,000 pour la part de l'Etat, nul être intelligent, nul individu ayant la moitié de son bon sens, ne saurait lire le discours du premier ministre et y trouver rien de tel.

Parlant du Gouvernement qui a entrepris de construire ce chemin de fer, le représentant de Toronto-nord (M. Foster) s'est efforcé—disons plutôt que son discours était de nature à induire en erreur ceux de ses compatriotes qui l'entendaient ou le lisaient. Il a dit que le Gouvernement a construit ce chemin de fer

D'après les calculs faits par lui ou par d'autres pour lui.

Il a déclaré que les membres du Gouvernement n'avaient pas d'expérience, qu'ils n'étaient pas ingénieurs et qu'ils s'étaient lancés dans cette affaire avec inconscience et sans obtenir les renseignements nécessaires. Puis, il a ajouté qu'ils s'étaient engagés dans cette entreprise d'après des calculs faits par eux-mêmes ou par d'autres pour eux. L'assertion est parfaitement exacte, mais l'impression qu'elle veut créer est absolument erronée. Celui qui se propose d'ériger une maison ou un autre bâtiment, ne se fiera pas à ses propres calculs, s'il n'est pas un habile architecte; il aura recours à un homme du métier. Nulle compagnie de chemin de fer n'entreprendrait de construire une ligne sans obtenir d'abord l'estimation d'un ingénieur capable et c'est d'ingénieurs de talent que l'honorable député parle lorsqu'il mentionne "d'autres personnes".

Lorsque le Gouvernement a décidé de construire un chemin de fer national à travers le continent, il s'est basé sur les calculs faits pour lui par une autre personne qui était M. Collingwood Schreiber, ingénieur de l'Etat qui avait rempli les mêmes fonctions sous le régime conservateur. Je ne parlerai pas d'avantage du Transcontinental qui fera l'objet d'un nouveau débat à l'occasion du prêt de $10,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique.

On reproche aussi au Gouvernement l'augmentation de la dette publique. De nouveau, je rappelerai des paroles du représentant de Toronto-nord, différant en cela de son collègue de Halton qui a déclaré qu'il ne commenterait pas son discours. L'honorable député me servira de texte pendant quelque temps et, si je prononce un mauvais discours, j'espère, monsieur l'Orateur, que vous direz que c'est parce que j'ai mal choisi mon texte.

L'honorable député de Toronto-nord a reconnu qu'en dix ans, de 1886 à 1896, le parti conservateur avait augmenté la dette publique de $35,000,000; qu'avec $10,000,000 de cette somme, il avait acheté 7,500,000 acres de terre valant $3 l'acre; il faut retrancher $22,000,000 de la somme de $35,000,000 qu'il a ajoutée à la dette. Mais il a soutenu que ces terres valent plus de $3 l'acre, ajoutant: Si vous en fixez la valeur à $6 l'acre, cela représente $45,000,000, plus que toute l'augmentation de la dette publique.

Je veux bien qu'il se serve de cet argument, j'accepte ses chiffres et son assertion; mais s'il était ici, je lui demanderais où étaient situées les terres que les conservateurs ont achetées au prix de $10,000,000. Il avouerait que ces 7,500,000 acres faisaient partie des 25,00,000 d'acres que le gouvernement conservateur avait donnés en pur don au chemin de fer canadien du Pacifique. Je lui dirais: Je veux bien que vous attribuiez à votre parti le mérite d'avoir acheté les 7,500,000 acres qui valent $6 l'acre; mais, si vous le faites, vous devez lui demander compte de 46,000,000 d'acres que votre gouvernement a donnés en pur don, pendant qu'il était au pouvoir, à d'autres qu'à de vrais colons; aussi je porte au crédit de votre compte $42,000,000, mais j'inscris au débit $276,000,000. L'honorable député n'aurait donc pas amélioré la cause de son parti.

Le représentant de Toronto-nord a de nouveau voulu faire croire à la population canadienne que nous avions augmenté la dette publique plus que nous n'avions le droit de le faire et afin de faire naître cette conviction et de prouver sa thèse, il a établi une comparaison avec la dette publique des Etats-Unis, disant: Voyez les Etats-Unis qui comptent une population de 80,000,000 à 90,000,000 d'habitants; la dette publique par tête y est beaucoup moins lourde. Je démontrerai que le représentant de Toronto-nord, lorsqu'il a fait son premier exposé budgétaire en sa qualité de ministre des Finances du Canada, ne nourrissait pas les mêmes idées au sujet de légitimité d'une comparaison entre la dette nationale du Canada et la dette publique des Etat-Unis. Je compte sur l'indulgence de la Chambre pen-

dant que je rapporterai les paroles de mon honorable ami, car elles vous prouveront que la question était alors d'une extrême importance, voici:

C'est une erreur commune de prendre la dette du Canada et de la comparer à la dette fédérale des Etats-Unis, afin d'en tirer des conclusions défavorables au Canada et favorables aux Etats-Unis, ou pour parler plus franchement, afin d'en tirer des conclusions contre le gouvernement qui est aujourd'hui au pouvoir, en raison de sa prétendue extravagance en augmentant la dette publique.

Ecoutez bien ceci:

Je ne sache pas de comparaisons plus injustes qu'une comparaison entre la dette fédérale des Etats-Unis et la dette fédérale du Canada.

Il énumère ensuite ses raisons que je rapporterai. Je désire faire ressortir que l'argument que mon honorable ami croit pouvoir légitimement invoquer en 1909, lorsque son parti est dans l'opposition, est le même argument qu'il trouvait souverainement injuste lorsqu'il était ministre des Finances et qu'il faisait partie du cabinet. C'est cette habitude de raisonner d'une manière dans certaines circonstances et de raisonner différemment dans d'autres qui le prive de la confiance que le public pourrait avoir en lui sans cela, qui l'empêche de réussir en politique et nuit à l'influence que pourrait exercer sur le pays un homme doué de ses connaissances, de son talent oratoire et de son expérience de la vie parlementaire. Pour prouver qu'on avait tort de se servir de cet argument, il ajoutait:

Je ne sache pas de comparaisons plus injustes qu'une comparaison entre la dette fédérale des Etats-Unis et la dette fédérale du Canada. Voici, en termes généraux, ce que disent les auteurs de cette comparaison: Voyez les Etats-Unis; aujourd'hui, ils ont une dette de $20.42 par tête. Voyez la Confédération canadienne; elle a une dette de $47.16 par tête; et la comparaison tend toujours, comme ces comparaisons financières tendent nécessairement, à préjuger l'esprit de ceux qui ne saisissent pas ce qu'elle a de spécieux en faveur du pays qui, en apparence, à la moindre dette et contre le pays qui, en apparence, a la plus forte dette.

Voilà précisément l'attitude que prend l'honorable député au cours du présent débat:

Si je puis aujourd'hui, par des explications claires, dissiper jusqu'à un certain point cette erreur et disposer de cette comparaison entre deux choses si dissemblables, je croirai avoir rempli un devoir non seulement envers le parti au pouvoir, mais envers cette Chambre et le pays en général.

Monsieur l'Orateur, je soutiens que, si mon collègue remplissait un devoir public en exposant ce raisonnement en 1839, je remplis le même devoir en rappelant ses paroles en 1909:

La constitution des Etats-Unis et celle du Canada sont très différentes en ce qui concerne les questions financières d'où proviennent la dette nationale et la dépense publique.

Mon honorable ami entreprend ensuite d'indiquer la différence entre les deux constitutions. Il fait observer que:

En premier lieu, le gouvernement fédéral des Etats-Unis ne se charge jamais des dettes des différents Etats, et que le gouvernement fédéral du Canada s'est chargé des dettes de ses provinces qui se sont élevées à $109,430,148.69. Le gouvernement fédéral des Etats-Unis ne paie pas de subventions aux différents états. Le Gouvernement canadien a, depuis la Confédération, payé $72,316,029.95 à titre de subventions aux différentes provinces.

Il fait ensuite voir que le gouvernement fédéral des Etats-Unis ne supporte pas une large part des frais de l'administration de la justice, tandis qu'au Canada le gouvernement fédéral paie une forte partie de ces dépenses. Il ajoute:

Pour les services de l'immigration et de la quarantaine, nous avons payé $5,571,631.81 depuis la confédération. Le gouvernement des Etats-Unis ne paie rien, en peu de chose, pour l'immigration et la quarantaine. Pour la milice et la défense, le gouvernement du Canada a payé $21,851,635.50, depuis la confédération. Le gouvernement des Etats-Unis a à sa charge l'école militaire de West-Point et une petite armée permanente, mais ce sont les différents états qui se chargent, dans ce vaste pays, des dépenses de la milice, de sorte que si le Canada s'était trouvé, à cet égard, dans la même position que les Etats-Unis, il eut économisé au moins la moitié de cette somme.

Pour les pénitenciers, nous avons dépensé, depuis la confédération, $5,611,696.54. Aux Etats-Unis, ce n'est pas le gouvernement fédéral qui subvient à ce service; les pénitenciers sont à la charge des états. Pour le traitement des gouverneurs, nous avons payé $2,250,643.11. Dans le pays voisin, le traitement des gouverneurs est payé par les états, et non par le gouvernement fédéral.

Puis, l'honorable député tire les conclusions suivantes:

Si le Canada avait fait comme les Etats-Unis, il aurait économisé les dettes des provinces qu'il a prises à sa charge, les subventions qu'il a payées aux provinces, l'intérêt payé sur les dettes ainsi prises à sa charge, ce qu'il a payé pour les pénitenciers, pour le traitement des gouverneurs, au moins la moitié de qu'il a payé pour la milice et la défense, au moins la moitié de ce qu'il a payé pour l'administration de la justice, et tout ce qu'il a payé pour le service de l'immigration et de la quarantaine, ce qui forme en tout une somme de $309,860,987.40. La dette du Canada est aujourd'hui de $234,531,358; de sorte que, si le Canada, dès le début, avait adopté le mode en vigueur aux Etats-Unis et ne s'était pas chargé des dépenses dont ne se charge pas le gouvernement fédéral des Etats-Unis, non seulement il n'aurait pas aujourd'hui de dette, mais il aurait un excédent de $75,329,629.40.

Quelques VOIX: Oh! Oh!

M. FOSTER: Les députés de la gauche peuvent considérer ceci comme une bonne plaisanterie, à leur point de vue, ce n'en est

pas une, car dès que cette explication parviendra à la connaissance du pays, il se verront pour toujours privés de leur argument favori, qui consiste à toujours comparer injustement la dette des Etats-Unis à la nôtre et à en tirer des conclusions favorables aux Etats-Unis et défavorables pour nous.

Je le répète, monsieur l'Orateur, si ce raisonnement était valable dès 1889, il est encore plausible de nos jours; et il est étrange que le représentant de Toronto-nord ait aussi profondément modifié ses idées pour les accommoder aux circonstances nouvelles.

Nos amis de l'autre côté de la Chambre ont critiqué les dépenses causées par la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Dernièrement, je lisais dans une revue financière du Canada qu'on combattrait probablement le projet du Grand-Tronc-Pacifique devant la Chambre mais qu'on ne l'attaquerait pas au dehors. Nos adversaires critiquent l'entreprise du pont de Québec, non parce qu'elle coûte trop cher, ni parce qu'elle n'est pas nécessaire, mais parce que le pont a croulé. Tout député impartial qui connaît l'histoire du pont de Québec et qui est au fait de sa construction et du malheur qui est survenu, sait que le gouvernement a employé les meilleurs ingénieurs des ponts du continent américain pour dresser les plans et surveiller l'érection de ce pont et que son écroulement était inexplicable aux yeux de tous les constructeurs de ponts de l'Amérique qui ne pouvaient pas concevoir les causes de cette chûte ni découvrir les vices de construction.

Nos amis de la gauche se plaisent à faire des allusions ironiques au canal de Newmarket qu'ils jugent à propos de nommer le fossé d'Aylesworth. Hier soir, l'un d'eux a pris le représentant de Red-Deer à partie, parce qu'il n'a pas reproché au ministère, dans son discours, d'avoir construit le canal de Newmarket. J'ose dire que celui qui lui a adressé ce reproche n'a jamais vu le canal ne connaît pas la configuration du pays qu'il traverse, les besoins de la population ni les avantages de ce canal. Quant à moi, monsieur l'Orateur, je n'ai pas voté contre l'ouverture d'un crédit de $1,000,000 pour le parachèvement de cette entreprise. Personnellement, j'ignore si cette dépense est sage ou inutile.

Mais, voici le raisonnement que j'ai fait: on a dit devant la Chambre que des citoyens recrutés dans les deux partis et habitant deux environs du canal de Newmarket sont venus demander l'exécution de cette entreprise. Pourquoi auraient-ils adressé cette demande si cette grande entreprise publique n'était pas nécessaire? Si elle ne devait pas procurer des avantages à la population de l'endroit, ce serait une folie non seulement de la part du gouvernement qui l'exécute, mais aussi de la part de ceux qui l'ont demandée.

M. WALLACE: Les délégués qui sont venus ici ont-ils demandé au Gouvernement de construire un canal du lac Simcoe à Newmarket ou l'approfondissement de la rivière Holland du lac à Holland-Landing?

M. MILLER: Franchement, je ne saurais répondre à cette question. On a déclaré devant la Chambre que les habitants de la région que le canal devait traverser sont venus demander au Gouvernement de le construire; j'ignore s'il y a une divergence d'opinions quant aux détails. Voici quel a été mon raisonnement: si des hommes d'affaires intelligents, entre autres, un représentant conservateur à la législature d'Ontario sont venus demander l'extention de cette entreprise, quel pouvait être leur dessein? S'il s'était agi d'un édifice public, j'aurais pu me dire: il n'aura aucune utilité, car ces gens-là désirent le montrer comme un ornement de la localité qu'ils habitent.

M. WALLACE: Mon honorable ami dit-il qu'un membre de la législature provinciale est venu ici?

M. MILLER: J'espère que je ne me suis pas trompé. On m'a dit que M. Lennox était venu ou qu'il avait signé une pétition.

M. WALLACE: Il ne faisait pas partie de la législature proviciale à cette époque-là.

M. MILLER: Il n'en faisait peut-être pas partie à cette époque-là, mais c'est de lui qu'il s'agit. Je me suis dit: Ces messieurs auraient pu demander au Gouvernement d'ériger un grand édifice public qui n'aurait pas été nécessaire, mais qui aurait embelli la localité. Mais il en est autrement d'un canal. Un canal, s'il n'était pas utile, enlaidirait, au lieu de l'embellir, le pays qu'il traverserait. Je puis dire que pendant la quinzaine qui a précédé la mise aux voix de cette question, j'ai rencontré en chemin de fer, un habitant de la circonscription de York-sud. C'était un homme respectable et intelligent, qui était désintéressé, et je lui ai dit: Dites-moi sous le manteau ce que vous pensez de la construction du canal de Newmarket. Il me répondit:

Sans être particulièrement favorable à la construction d'une partie quelconque du canal de la Trent, je puis dire que la section de Newmarket sera tout aussi utile que n'importe quelle autre. Je sais que, sur ce point, on peut différer d'opinion. L'honorable député d'York-centre peut penser que tous ces frais seront inutiles, mais d'autres hommes de jugement sont d'opinion que cette section sera aussi utile que n'importe quelle autre partie du canal de la Trent que nos amis les conservateurs aient entrepris de construire.

Puisqu'on trouve à redire aux dépenses faites par le Gouvernement actuel, puisqu'on nous affirme que la dette publique a augmenté plus vite et dans une proportion

plus considérable que de raison, je demanderai aux membres de la gauche et au peuple canadien quelle aurait été la situation des affaires si les conservateurs étaient revenus au pouvoir?

Dans le programme qu'il a lancé à Halifax, le chef de l'opposition s'est prononcé en faveur de la nationalisation des chemins de fer. Peut-être ne l'a-t-il pas fait en propres termes, mais il s'est certainement déclaré favorable à la nationalisation des lignes de télégraphe et de téléphone. Je laisse au peuple à juger de ce qu'aurait coûté au Trésor public l'acquisition de toutes les lignes de télégraphe et de téléphone du pays. Le chef de l'opposition a déclaré à la population de la Colombie-Anglaise que s'il était revenu au pouvoir, il aurait accordé à cette province une augmentation de subsides. Je prétends que s'il avait fait cela il se serait trouvé avant longtemps dans l'obligation d'augmenter les subsides alloués à toutes les autres provinces. C'est un article du programme énoncé à Halifax qu'il faudrait développer et appliquer généralement le système de distribution gratuite des lettres dans les campagnes.

A l'époque où le Gouvernement actuel projetait la construction du Transcontinental, le chef de l'opposition disait que s'il eût été au pouvoir il n'aurait pas construit ce chemin d'après le même plan; mais il n'a pas dit qu'il n'aurait pas fait aucunes dépenses. Loin de là. Il a affirmé qu'il aurait prolongé l'Intercolonial depuis Montréal jusqu'à un certain point des rives de la baie Georgienne, et depuis ce point jusqu'à la ligne principale du Pacifique-Canalien; qu'il aurait acheté la ligne principale du Pacifique-Canadien depuis North-Bay jusqu'à Fort-William; qu'il aurait aidé au Pacifique-Canadien et au Canadian-Northern, ou à l'une de ces lignes, du moins, à réduire le degré d'inclinaison de leurs pentes depuis Fort-William jusqu'à Winnipeg, qu'il aurait aidé au Grand-Tronc-Pacifique à construire sa ligne depuis Winnipeg jusqu'aux montagnes; qu'il aurait construit, au nom de l'Etat, une ligne à travers les montagnes et aurait prolongé l'Intercolonial depuis Winnipeg jusqu'à la côté du Pacifique s'il l'avait fallu, dans l'intérêt du peuple.

L'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) demandait, à cette époque, non pas que le projet de construire le canal fût mis de côté, mais qu'il fût dépensé $3,000,000 ou $4,000,000 de plus pour améliorer le canal de la Trent. Il demandait que le canal de la baie Georgienne fût construit et que l'on dépensât des sommes considérables pour l'amélioration de la navigation sur les rivières Saskatchewan et Assiniboine. Opposé lui aussi, à la construction du Transcontinental, telle que le voulait alors le Gouvernement, l'honorable député de Grey-est, (M. Sproule) était en faveur de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson. A son tour, l'honorable député de Lanark (M. Haggart) condamnait la construction du Transcontinental telle que projetée par le Gouvernement, mais il se prononçait en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne qui aurait coûté $125,000,000.

Adressant la parole dans l'île du Prirnce-Edouard, l'honorable député de Toronto-nord s'écriait que si son parti revenait au pouvoir, il entreprendrait, au prix de plusieurs millions, la construction du tunnel de l'île du Prince-Edouard.

Si toutes ces promesses— quelques-unes seulement de celles faites par les conservateurs avant l'élection—avaient été remplies et que ce parti fût revenu au pouvoir, la dette nationale aurait augmenté, non pas comme elle a augmenté, mais de plusieurs millions de plus, et si la situation actuelle est difficile, elle l'eût été bien davantage.

L'honorable député de Toronto-nord n'approuve pas aujourd'hui les méthodes de comptabilité suivies par le parti au pouvoir et qui l'ont été non seulement par le Gouvernement actuel depuis 1896, mais par le gouvernement précédent et par tous les autres depuis la Confédération. Dans un discours très élaboré qu'il a prononcé au cours de ce débat l'honorable député d'Essex (M. Sutherland) a fait voir qu'au moment où l'honorable député de Toronto-nord qui, lui-même avait autrefois recours aux mêmes méthodes de comptabilité que celles d'aujourd'hui, juge à propos de les condamner, l'ex-secrétaire de la trésorerie des Etats-Unis, (M. Cortelyou) prétend que le peuple américain devrait renoncer à ses propres méthodes de comptabilité et adopter celles qui sont aujourd'hui en usage dans notre pays. Monsieur l'Orateur, non seulement j'oppose l'opinion de M. Cortelyou à celle du député de Toronto-nord, mais j'oppose à l'opinion que cet honorable député exprime aujourd'hui, celle qu'il avait, sous le régime conservateur, quand il était ministre des Finances. Si l'on consulte les débats de 1894, alors que le député actuel de Toronto-nord était ministre des Finances, on y trouvera la déclaration qu'il a faite au sujet de l'excédent de recettes qu'il prétendait avoir à la fin de cette année fiscale. Le 27 mars 1894, il disait ici, dans cette Chambre:

> J'ai dit, il y a environ un an ou un peu plus, que j'estimais à $36,500,000 les dépenses probables, pour l'exercice 1892-1893, tandis que les dépenses réelles ont été de $36,814,052. Le revenu a été de $38,168,608, de sorte qu'en réduisant les dépenses totales imputables sur le compte du fonds consolidé du revenu, il reste ce que nous avons eu le plaisir de voir se répéter sous l'administration du présent gouvernement—un joli surplus de $1,354,556.

Le ministre des Finances de cette époque, qui jugeait satisfaisant un excédent de $1,300,000 obtenus d'après les mêmes méthodes de comptabilité que celles d'aujourd'hui,

venait ici, la semaine dernière, traiter avec mépris un excédent de $1,500,000, c'est-à-dire de deux cents mille dollars de plus que le sien et obtenu d'après les mêmes procédés. En 1895, quand le ministre des Finances d'alors prétendait avoir un excédent de $1,300,000, l'augmentation nette de la dette publique était de $549,605. L'année précédente, l'augmentation de la dette avait été de $3,332,000, et l'année suivante (1895), elle était encore plus considérable. L'honorable député de Toronto-nord a cherché à jeter du ridicule sur le très honorable premier ministre parce que d'après lui, il vient un peu tard demander à toute la députation de l'aider à faire de l'économie. Je tiens à établir qu'en 1894, le ministre des Finances, aujourd'hui député de Toronto- nord, se trouvait absolument dans le même cas. Au cours du même débat, l'honorable ministre disait:

Bien que notre pays ait remarquablement résisté à la crise financière et aux perturbations commerciales dont le monde entier a été témoin, en 1892 et 1893, et bien qu'il ait paru traverser cette crise sans effet visible sur notre commerce ou notre revenu, nous éprouvons actuellement les influences réflexes ou allant s'éteignant, de cette crise universelle et de cette période de bas prix. L'effet pour le Canada a été et est encore depuis une courte période qui, je crois, ne se prolongera pas, de rendre les gens prudents en fait de dépenses et attentifs et réservés dans leurs achats.

Ces raisons me portent à croire que les recettes seront considérablement moindres durant l'exercice 1893-94 que celles qu'a procurées l'exercice 1892-93 et d'après les apparences actuelles, je ne compte pas sur plus de trente-six millions et demi ou trente-six millions et trois quarts de dollars. Si la dépense est normale, du 10 mars à la fin de l'exercice, nous resterons avec un déficit; mais le Gouvernement en est venu à la conclusion, conclusion sage que cette Chambre approuvera, je crois, et à laquelle elle donnera sa coopération et son cordial appui, de tâcher de vivre, durant cet exercice, en deça de notre revenu et, et si notre revenu est moindre, d'abaisser résolument la dépense.

Il prétendait donc alors que le pays se ressentait de la dépression qui s'était produite dans les affaires en 1892 et en 1893, et disait que le revenu du pays avait diminué, qu'il se trouvait en face d'un déficit, et il demandait, à toute la Chambre, comme le fait le ministre actuel des Finances, de lui aider à opérer des retranchements et à faire des épargnes afin de réduire les dépenses.

L'honorable député (M. Foster), cherche à tirer avantage de ce que nous payons, sur nos emprunts, un intérêt plus élevé aujourd'hui qu'il y a quelques années, et il veut en conclure que le crédit du Canada n'est pas aussi ferme aujourd'hui sur le marché d'Angleterre qu'il l'était autrefois. Le prix du blé est plus élevé en Canada, aujourd'hui, qu'il ne l'a été depuis plusieurs années; alors, autant vaudrait blâmer ou louer le Gouvernement par rapport à la cherté du blé que par rapport à la cherté de l'argent. Le prix du blé dépend des marchés de l'univers, de même que celui de l'argent. Depuis quelques années, si l'on veut emprunter de l'argent, il faut payer un intérêt plus élevé qu'autrefois, et le Gouvernement n'échappe pas à cette loi, parce que l'argent est plus rare et a une plus grande valeur. Je me permettrai de faire une comparaison entre les emprunteurs du Canada et les prêteurs d'Angleterre. En 1908, le gouvernement fédéral et plusieurs gouvernements provinciaux du Canada émirent des obligations au montant de $77,598,500; cette année-là il fut émis, au Canada, des obligations municipales au montant de $47,433,-911, et des obligations, de la part de financiers canadiens et d'établissements industriels, jusqu'à concurrence de $71,325,000; les emprunts des municipalités et des corporations industrielles formant un total de $118,758,000 et ceux du Dominion et des gouvernements provinciaux s'élevant à $77,-598,000. Le grand total des obligations canadiennes émises en 1908 était de $196,357,-411.

En 1907, le total des emprunts contractés sur obligations par le Dominion, les gouvernements provinciaux, les municipalités et les corporations industrielles, était seulement de $82,625,741 au lieu de $196,000,000, et si en 1908, nous pouvions emprunter sur les marchés d'Angleterre, beaucoup plus du double de ce que nous avions emprunté l'année précédente, cela ne démontre certainement pas que le crédit du Canada soit plus faible. Le total des emprunts contractés en 1908 par nos gouvernements, nos municipalités, etc., se décompose ainsi: Le Canada nous a fourni 12½ p. 100 de ce montant, l'Angleterre, 84¼ p. 100, et les Etats-Unis nous ont fourni 3¼ p. 100.

Je dirai quelques mots du taux de l'intérêt alloué sur l'argent déposé dans les caisses d'épargne postales. Parlant de ce qu'a fait le ministre actuel des Finances à ce sujet, l'honorable député de Toronto-nord (l'honorable M. Foster) a dit:

Le ministre des Finances s'est encore acquis une certaine notoriété en privant les déposants canadiens d'une partie de l'intérêt sur leurs dépôts afin de grossir les excédents dont il ne peut se passer. Quand il ne peut pas obtenir d'excédent en portant au compte du capital $2,000,000 de dépense courante, il se procure $3,000,000 ou $4,000,000 en abaissant de un demi p.c. l'intérêt sur les dépôts dans les caisses d'épargne.

Si ce fut un crime pour le gouvernement libéral de réduire d'un demi pour cent le taux de l'intérêt alloué sur l'argent déposé dans les banques d'épargne, était-ce moins un crime pour le gouvernement conservateur d'opérer une pareille réduction? Le 12 mai 1888, au moment où sir Charles Tupper était ministre des Finances, la loi qui

se trouve au chapitre 8 du statut 51 Victoria, fut adoptée; il y était prévu que le gouvernement conservateur d'alors, par décret rendu en conseil des ministres, pouvait fixer l'intérêt sur l'argent déposé à la banque d'épargne de l'Etat, à un taux n'excédant pas 4 p. 100 et à être établi par l'exécutif. L'intérêt sur l'argent déposé avait été de 4 p. 100 et il n'y eut pas de changement en 1888; mais en 1889, l'honorable M. Foster étant ministre des Finances, le taux fut réduit de 4 p. 100 à 3½ p. 100. Si c'était une faute et un crime pour les libéraux de réduire de ½ p. 100 le taux de l'intérêt alloué sur l'argent déposé aujourd'hui à la banque d'épargne, était-ce un acte louable d'opérer une réduction comme celle que l'honorable George E. Foster opéra en 1889?

L'honorable député de Toronto-nord et l'honorable député d'Halton ont dit que le gouvernement actuel payait des primes sur le fer, l'acier et le sucre, et ils ont cherché à faire croire au peuple canadien que c'était du gaspillage et de l'extravagance. En 1894, M. Foster, alors ministre des Finances prononça, dans cette Chambre, un discours sur la question des primes relatives au fer. Je citerai ses paroles telles qu'on les a consignées dans le compte rendu des débats. Les voici:

> D'un côté, les droits sur le fer ont été et sont encore relativement élevés. D'un autre côté, il y a le fait évident que s'il n'existe pas un encouragement suffisant sous forme de protection ou de prime accordée aux articles en fer, il sera impossible, dans notre pays, comme la chose a été impossible dans tous les autres pays, de ne jamais faire autre chose que produire du minerai brut qui abonde en ce pays, et de nous livrer à la fabrication indépendante et contrôlée de la plus grande partie du fer ouvré nécessaire à la consommation du pays.

Il ajoutait:

> Nous devons nous rappeler que, bien que la politique nationale date de 1878, il n'y a rien eu de plus qu'un tarif de revenu sur le fer, de 1878 à 1887. C'est à cette époque— et il n'y a de cela que six ans—que le Parlement adopta un projet qui avait pour but le développement de l'industrie du fer par un mode de protection et de primes.

On voit donc que ce n'est pas le gouvernement libéral, mais le gouvernement conservateur qui a commencé à payer des primes sur le fer et l'acier. Le paiement de ces primes est conforme ou contraire à la justice; dans le premier cas, nous n'avons plus besoin d'en parler; dans le second, il n'y a pas plus à redire aujourd'hui, à ce sujet, que lorsque nos honorables amis de la gauche ont décidé, en 1894, qu'il convenait de payer des primes. Il est vrai que le Gouvernement actuel encourage, au moyen de primes, la production du sucre de betterave; cette prime fut établie par le gouvernement conservateur, en 1891, et la loi qui s'y rapporte se trouve au chapitre 3 des Statuts fédéraux de cette année-là. Cette prime fut renouvelée par le gouvernement conservateur, en 1895, au moyen d'une loi qui se trouve au chapitre 6 des Statuts de cette année-là, et le bill fut présenté par le député de Toronto-nord lui-même. Je le répète, s'il y avait lieu de payer cette prime en 1891 et de la renouveler en 1895, à la demande du député de Toronto-nord, le Gouvernement actuel a raison d'appliquer cette même politique en 1909.

Dans son exposé budgétaire de 1895, le dernier qu'il fit dans cette Chambre en sa qualité de ministre des Finances, le député de Toronto-nord s'évertuait à prouver que ce pays était prospère parce que le chiffre des dépôts dans nos banques augmentait. Voici comment il s'exprimait:

> On trouve un autre indice de l'état du pays, dans les épargnes.
>
> M. MILLS (Bothwell): Très bien.
>
> M. FOSTER: L'honorable député de Bothwell approuve cette déclaration. Il ne croit pas à l'épargne; il la méprise, mais lorsque son collègue était ministre des Finances en 1874-78, il ne professait pas le même mépris. Il parlait de l'épargne comme une preuve des plus convaincantes que le pays était en meilleure situation que ne voulaient l'admettre quelques-uns de ses adversaires. L'honorable député fait grand cas des traditions libérales, des précédents et des principes libéraux tels qu'appliqués par le Gouvernement actuel de l'Angleterre. Il n'a qu'à lire le compte rendu télégraphique du discours du chancelier de l'échiquier pour constater que cet homme d'Etat voulant démontrer que la condition de l'Angleterre n'est pas aussi mauvaise qu'on l'avait prétendu, insiste surtout sur le fait que l'épargne a augmenté parmi le peuple. Il n'y a pas à nier que cet argument a un grand poids.

Puisque l'augmentation du chiffre des dépôts effectués par le peuple dans les banques à charte et les caisses d'épargne de l'Etat est un grand signe de la prospérité du pays, nous allons établir des comparaisons basées sur les chiffres. L'hon. député a dit que durant les cinq années qui avaient précédé son exposé, c'est-à-dire jusqu'à 1895, le total des dépôts avait augmenté de $41,271,908. Si cet argument était bon dans ce temps-là, il est également bon aujourd'hui. Quels sont les faits? Durant les cinq années expirées en 1908 l'augmentation des dépôts faits dans les banques par le peuple s'est élevé à $239,826,679.

Si l'exposé de l'honorable député prouvait alors que le peuple était prospère, il faut en conclure qu'il est aujourd'hui six fois plus prospère que dans ce temps-là.

Mais en 1895, l'honorable député avait un autre argument. Il prétendait prouver la prospérité du pays par l'augmentation du réseau de nos chemins de fer, qui, dans l'espace des cinq années précédentes, avait augmenté de 12,628 milles à 15,620 milles.

soit une augmentation de 2,992 milles. Mais, depuis cinq ans, c'est-à-dire de 1903 à 1908, ce réseau a augmenté de 18,988 milles à 22,966 milles, soit une augmentation totale de 3,978 milles. Dans un récent article, le "Journal" de Wall-Street, disait que les travaux et les moissons du cultivateur avaient bénéficié de connaissances plus variées et d'une intelligence plus pratique; que la vie et ses moyens de subsistance du cultivateur avaient subi des transformations ayant pour effet de rendre la ferme de plus en plus préférable à la ville. On voulait parler des Etats-Unis; mais si cela est vrai et s'applique aux Etats-Unis, c'est également vrai et applicable au Canada. La prospérité du Canada devra, toujours dépendre, en grande partie, de la prospérité du cultivateur canadien; et si ses travaux et ses moissons ont bénéficié de connaissances plus variées et d'une intelligence plus pratique, cela signifie beaucoup pour l'avenir du pays. Les connaissances du cultivateur sont devenues plus variées et son intelligence est devenue plus pratique pour plusieurs raisons: le progrès général du peuple, celui de l'éducation, l'amélioration du service postal, le bon marché et la qualité supérieure de la littérature, surtout de celle qui est destinée aux cultivateurs et aussi, dans une large mesure, l'aide du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux sous le règne des deux partis politiques. Je crois devoir ajouter que cette amélioration générale chez la classe agricole est due, en très grande partie, aux services extraordinaires que le ministre actuel de l'Agriculture (M. Fisher) n'a cessé de rendre à cette classe depuis treize ans. Je pense que le commerce intérieur et extérieur du Canada va se développer à l'avenir comme il l'a fait dans le passé, et il se développera surtout si le peuple continue, comme je suis sûr qu'il va continuer, de confier le gouvernement de ce pays au parti qui est aujourd'hui au pouvoir.

Pous ce qui est du développement de notre commerce extérieur—une question de très grande importance—j'ai songé aux relations du Canada avec les Antilles anglaises. J'ai lu dans la "Canadian Trade Review" de la semaine dernière, un entrefilet où il était dit que M. W. F. Thompson, vice-président et directeur-gérant de la Ogilvie Milling Company, de Montréal, était de retour au pays. Au cours d'un voyage de quelques mois à travers les Antilles anglaises, M. Thompson fut frappé de l'importance du commerce qui pourrait se faire entre le Canada et les Antilles anglaises et que le Canada devrait travailler à obtenir. M. Thompson a suggéré, à cette fin, l'établissement de meilleurs moyens de transport entre les Antilles anglaises et les ports du Saint-Laurent.

Je trouve dans le "Journal" du Colonial Office, édition d'octobre de 1907, un article de M. Eyre Hutson corroboré par un article de fond de l'éditeur de ce périodique. M. Hutson dit que les achats, par le Canada, de marchandises importées des Antilles anglaises, surtout le café, le coton, les fruits, le riz, le cuir et les peaux crues, le sel, le sucre, la mélasse, le tabac, les objets manufacturés et non manufacturés, avaient augmenté, depuis 1898 jusqu'à 1905, de £3,121,769 à £6,134,923. Voici l'article:

La valeur totale des exportations des Antilles anglaises dans tous les pays, y compris l'or et l'argent non monnayé et en espèces, pour l'année 1905, était de £9,969,722, cette somme comprenant la valeur des exportations de la Guyanne anglaise, du Honduras anglais et des Bermudes. La valeur totale des marchandises exportées dans le Royaume-Uni cette année-là était de £2,905,573; celle des marchandises exportées dans les autres pays était de £7,064,149, et ce dernier chiffre mis en comparaison avec celui de £6,134,923, la valeur totale des marchandises importées au Canada comme produits des Antilles, il reste une balance de £929,226, qui peut être considérée comme représentant la valeur des marchandises exportées des Antilles et qui auraient pu être achetées par le Canada en 1905.

M. Hutson concluait de là que le Canada aurait pu acheter, en 1908, presque toutes les marchandises exportées des Antilles anglaises. Dans le même périodique publié en avril 1908, je trouve un autre article écrit des Antilles par M. G. B. Mason, où il est dit:

La question d'un tarif commun pour les Antilles sera sans doute étudiée à la prochaine conférence ayant pour objet la discussion des relations de commerce avec le Canada, conférence qui doit avoir lieu bientôt et qui sera due à l'initiative de la commission impériale d'Agriculture pour les Antilles. Il est à espérer qu'un des résultats de cette conférence sera l'établissement d'un tarif commun, autant qu'il est possible d'en établir un, et l'adoption de règlements relatifs à la création d'un revenu commun, avec libre-échange entre les îles, préférence en faveur des marchandises provenant de l'Angleterre et de ses colonies, et réciprocité avec les pays qui auront accordé la réciprocité aux Antilles.

L'auteur ajoute :

La meilleure politique, pour les Antilles, consisterait dans l'union la plus étroite possible avec le Canada, tout en restant dans les meilleurs termes avec les Etats-Unis. Un commissaire nommé par le gouvernement pour voyager en Canada dans l'intérêt des Antilles, et un autre pour voyager dans les Antilles, dans l'intérêt du Canada, aideraient beaucoup à développer le commerce entre ces deux pays. Avec le marché canadien à leur disposition, et avec une bonne administration, les Antilles s'assureraient un bel avenir, surtout si l'on construisait de bons steamers pour transporter les fruits entre ces îles et le Canada, et si l'on établissait à Halifax ou à Montréal une raffinerie destinée au raffinage du sucre des Antilles et que cet établissement fût la propriété des planteurs eux-mêmes et de leurs

amis, et fût relié aux raffineries centrales de chaque île. Au Canada, on n'accorde pas de primes, comme en Allemagne, sur le sucre de betterave, et il ne se fait pas d'importations en franchise.

Je crois que le tarif des Etats-Unis, tel que remanié récemment, empêche l'importation des fruits des Antilles anglaises, ce qui devrait augmenter l'importance du marché canadien pour les Antilles. J'espère donc qu'à la conférence qui doit avoir lieu l'été prochain on trouvera moyen de développer les relations de commerce entre ces deux pays. J'ambitionne ce résultat non seulement pour des raisons d'intérêt national étroit, non seulement parce qu'il doit être avantageux au Canada, mais pour des raisons abstraites. Je voudrais voir le Canada améliorer, dans toute la mesure que la prudence peut lui conseiller de le faire, ses relations avec les colonies des Antilles, qui suivent le même drapeau et doivent la même allégeance au même souverain.

Il s'est soulevé quelque discussion au sujet de la défense impériale. Je voudrais dire quelques mots sur ce point. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il n'est pas un membre de cette Chambre, pas un citoyen du Canada, quelles que soient sa langue, sa croyance ou sa race, qui s'oppose à ce que le gouvernement canadien accorde à l'Angleterre, si jamais elle en a besoin, l'argent ou les soldats qu'il pourra mettre à la disposition de la mère patrie pour le plus grand avantage de cette dernière. Je ne crois pas que nous ne soyons jamais opposés à aider l'Angleterre, en cas de besoin, dans la proportion de nos moyens. Je ne crois pas que notre population refuse jamais d'aider, autant qu'il sera nécessaire, à la défense du drapeau anglais. Mais, si telle doit être notre attitude, nous devrions être assez sages pour ne pas faire comme les autres seulement dans l'intention de les imiter. Il nous faut garder notre sang-froid et agir avec prudence et sagesse, à l'unisson de la mère patrie.

A propos de défense impériale, je dirai un mot des dépenses relatives à notre milice. J'ai écouté hier l'éloquent et chaleureux discours de l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith), j'ai prêté l'oreille à ce qu'il a dit au sujet des fortes dépenses que nous faisons pour l'entretien de la milice canadienne. Je crois que tous les ministères devraient obtenir l'équivalent de ce qu'ils dépensent. Je ne voudrais pas qu'il fût dépensé $7,000,000 pour la milice si cette dépense n'est pas nécessaire; mais, si elle l'est, et que nous en obtenions l'équivalent, elle n'est pas trop considérable pour ce pays qui se développe. N'étant pas expert en fait de milice, je ne saurais me prononcer avec autorité, mais qu'il convienne ou non de dépenser autant, je ne puis approuver les raisons données par l'honorable député de Nanaïmo. Quel ennemi avons-nous à craindre, dit-il? Je lui répondrai que les ennemis du Canada, s'il en a ou doit jamais en avoir, ne sont pas obligés, et ce n'est pas d'ailleurs la coutume, d'annoncer un an à l'avance, qu'ils se proposent de tenter une invasion. Je ne vois pas de danger pour le moment, j'espère qu'il n'en existera jamais et je crois que la paix nous est plus avantageuse que la guerre; mais je dis qu'il est impossible d'entraîner des soldats et des officiers, de préparer les armements nécessaires dans l'espace d'un mois, de trois mois ou d'un an. S'il nous faut protéger notre dignité nationale sans compter sur d'autre force que la nôtre tant que nous pourrons faire nous-mêmes tout ce qu'exige notre position comme peuple, il nous incombe de ne pas manquer de nous préparer à faire face à toute éventualité. Avant de terminer, je citerai ce que le " Chronicle ", journal de finance publié à Montréal, dit dans son édition du 16 avril 1899:

> Bien qu'il ne faille pas cherche ni désirer un développement soudain, il est indubitable que d'ici à quelques années les affaires vont se développer, au Canada, beaucoup plus que jamais dans le passé.

Tout citoyen canadien sera de cette opinion. Bien qu'il nous arrive parfois d'exprimer des opinions pessimistes quand on est dans l'opposition, au fond tous on croit bien que notre pays possède des ressources naturelles assez vastes pour nous porter à avoir confiance que nous nous développerons jusqu'à devenir une grande nation. A mon sens, et à celui, je crois, de tout le peuple canadien, nous ferions bien de laisser la direction de nos affaires à ceux qui les ont administrées avec tant de succès depuis treize ans. On nous demande parfois quels grands travaux le Gouvernement a entrepris ou exécuté. Eh bien, il a de grands travaux à son acquis: par exemple, la construction du Grand-Tronc-Pacifique, le prolongement de l'Intercolonial, l'amélioration de nos canaux, l'éclairage de nos ports; mais je ne tire pas tant de gloire de ces vastes entreprises que de certaines autres de moindre importance, de ces travaux exécutés par le Gouvernement dans l'intérêt du citoyen ordinaire; à celui-ci, à l'homme qui travaille au fond des mines, pour tirer de la terre les richesses que nous commençons seulement à découvrir et à concevoir, à l'homme qui travaille à la moisson, dans nos champs fertiles, à l'homme qui, dans son bateau de pêche, cueille les produits de la mer, à celui qui, à la sueur de son front et avec ses mains calleuses, tire le bois de nos forêts, à celui qui se livre au travail manuel ou intellectuel, nous avons rendu possible l'accom-

plissement de sa tâche pour son plus grand avantage et pour celui du pays.

Le Canada n'a jamais été en somme aussi prospère que depuis treize ans, malgré la dépression temporaire de ces deux dernières années. Je félicite le ministre des Finances d'avoir pu, au cours de cet exercice, pendant même qu'en commun avec le reste des nations nous éprouvions les effets d'une crise commerciale temporaire, offrir au pays un budget aussi encourageant et annoncer un excédent de recettes de $1,500,000. C'est peu, c'est vrai, mais, dans les circonstances, c'est encore considérable par comparaison.

M. GLEN CAMPBELL (Dauphin): Monsieur l'Orateur, le débat sur le budget a tellement épuisé le sujet qu'il reste maintenant peu de choses à dire. Il est, cependant, quelques questions qui pourraient encore offrir un peu d'intérêt, et que je porterai à l'attention de la Chambre. Un détail qui m'a frappé et qui, probablement, a produit le même effet sur d'autres honorables députés, c'est la présentation de bouquets de fleurs en différents temps à la Chambre. Par exemple, on a présenté des fleurs à l'honorable député de Pictou (M. E. M. Macdonald) et à l'honorable député de Strathcona (M. Wm. McIntyre) à leur retour de courtes tournées politiques dans leurs provinces respectives. Je me demandais à ce moment quel pouvait bien être la signification de ces présentations. J'ai pensé d'abord que c'était des marques de reconnaissance de la part de leurs collègues du même parti politique, des marques d'estime et d'amitié, des tributs d'appréciation pour quelque bonne œuvre accomplie par ces honorables députés. Mais ce ne pouvait être cette raison, car ces honorables députés avaient enfreint la règle posée par les libéraux dans ma propre province et dans la province d'Ontario.

Les orateurs du parti libéral avaient reçu instruction, dans ces provinces, lors de la dernière élection provinciale, de dire aux électeurs: Ne votez pas pour un candidat libéral, parce qu'il est libéral, mais votez pour un libéral afin de renforcir l'opposition du gouvernement conservateur si puissamment établi au pouvoir afin d'obtenir un bon gouvernement. C'est la devise que nous avons entendu répéter sur tous les hustings du Manitoba; c'est le moyen qu'on a employé pour tâcher de faufiler dans la législature un autre député contre le Gouvernement. C'est cette même politique qui a été adoptée en Ontario, mais il est évident que les membres du Parlement qui vont dans la Nouvelle-Ecosse ou dans l'Alberta reviennent couronnés de lauriers, après avoir enfreint cette règle prescrite par les libéraux et après avoir renforcé les rangs du Gouvernement déjà trop nombreux dans ces provinces. Je m'aperçois que c'est ce qui a valu les félicitations à ces honorables députés à la Chambre. Je crois que cette manière de donner des fleurs aux uns sans en donner aux autres causera de la jalousie. Nous avons vu un honorable membre de cette Chambre qui, ayant dirigé péniblement ces pas de la Colombie-Anglaise vers Ottawa, arriva ici fatigué, rendu, et gémissant sous le faix des efforts qu'il avait tenté pour se faire élire par acclamation. On ne lui a pas présenté de bouquet. Le siège qu'il occupe maintenant avait été vaillamment conquis par une personne du nom de Sloan, mais pour des raisons qui, sans doute, se traduiront plus tard, M. Sloan avait démissionné en faveur de l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman).

Pour ma part, j'ai envie de décerner des fleurs à cet honorable ministre, et je crois que des roses conviendraient le mieux. Le parfum et la beauté de la rose me rappelleraient la ville de Victoria qui a voté contre lui, en faveur d'un candidat sans expérience du parti conservateur, et malgré tout son prestige de ministre, je proposerais encore des roses, car les épines accompagnent d'ordinaire ces fleurs, et ces épines lui rappelleraient ses angoisses le soir du 26 octobre dernier. Elles pourraient aussi rappeler au premier ministre les sentiments de son cœur au fur et à mesure que les sombres nouvelles de la Colombie-Anglaise lui arrivaient le soir de ce jour mémorable. Ces mêmes épines pourraient encore causer une sensation cuisante à l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith), en lui rappelant qu'après avoir combattu et vaincu, il arriva à Ottawa le représentant attitré de la population, mais ne fut pas jugé propre à faire partie du Gouvernement comme représentant de la Colombie-Anglaise.

Quand je regarde l'honorable ministre qui représente la Colombie-Anglaise dans le Gouvernement, je ne puis m'empêcher de penser à l'histoire suivante au sujet de Richard Croker, ancien chef du Tammany Hall: M. Croker était un des sportsmen les plus intéressés sur la piste anglaise lorsque, pour la première fois, les chevaux américains prirent part aux courses en Angleterre. Si on se rappelle, M. Crocker y avait conduit ses coureurs avec son propre jockey, Tod Sloan. Celui-ci gagna la première course qui fut courue, mais par une longueur de cou seulement. Alors on entendit Richard Croker s'écrier: Grâce soit au ciel pour Sloan! Ces quelques paroles de remerciements à l'Etre Suprême sont souvent répétées j'en suis sûr, par l'honorable représentant actuel de Comox-et-Atlin.

Avec la permission de la Chambre, je ferai longuement allusion à certains précédents débats. Le soir du 23 mars, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) fit une déclaration solennelle que j'aimerais lire à la Chambre. Je dois dire que je regrette amèrement l'absence du très honorable

chef du Gouvernement, car c'est plutôt à lui personnellement qu'à la Chambre que s'adressent mes observations. Au cours d'un débat, le premier ministre prononça les paroles suivantes:

Je regrette que ce soit une preuve de plus que nous ne devons pas nous fier aux conservateurs, quand il nous donnent leur parole comme députés, ou comme membres d'une délégation.

En d'autres termes, il déclara à la Chambre que nous ne sommes pas dignes de foi. Eh bien, monsieur l'Orateur, je suis moi-même une espèce de conservateur, et il m'a semblé, alors, comme il me semble encore aujourd'hui, que c'était une remarque blessante pour un premier ministre à adresser à un membre loyal de cette Chambre, fût-il d'une autre opinion politique que la sienne. Je pourrais donner à l'honorable premier ministre, s'il était à son siège, l'assurance positive qu'il me trouvera toujours parmi ses plus ardents adversaires tant qu'il me restera un souffle de vie, tant qu'il poursuivra ses méthodes actuelles d'administrer les affaires du pays, et tant qu'il continuera à prostituer les talents que le ciel lui a prodigués—son langage fleuri et son éloquence, pour flageller comme il l'a fait en cette occasion, ses partisans les plus rebelles, afin de les contraindre à voter une part des fonds péniblement gagnés du public pour la plus inutile des entreprises appelée le fossé d'Aylesworth, qui servira à flotter, sinon à brouetter (l'avenir le dira), le ministre de la Justice jusqu'à son siège au Parlement. Il pourra toujours se fier à moi pour le combattre sur des propositions comme celle-là, et je crois être dans les limites du vrai en lui promettant qu'il en trouvera d'autres comme moi de ce côté de la Chambre, tant qu'il poursuivra la politique de gaspillage éhonté des deniers publics qu'il a préconisé à la Chambre malgré tous les efforts de l'opposition pour l'en empêcher.

J'ai encore en vue les 16 maisons d'habitation qui ont été construites à Kingston au prix de $112,000 pour abriter les subalternes de certains officiers quelconques. Comment, monsieur l'Orateur, je vous dirai que nous avons dans ma circonscription, 9,000 cultivateurs qui vivent dans des maisons d'une valeur de $150, ou peut-être de $500 à $600, et le ministre qui dirige ce département demande aux représentants du peuple, les protecteurs de l'intérêt du public, de voter son argent si laborieusement gagné, pour construire des palais à toutes espèces de pieds-plats, de filous ou je ne sais quoi encore! Je m'oppose rigoureusement à des dépenses de ce genre. Une autre folle dépense contre laquelle je m'insurge, et qui se répète par trop souvent à la Chambre, c'est de voter des crédits pour bâtir, par exemple, des tours sur les édifices publics. Tout d'un coup, le ministre qui dirige un département s'écrie que le pays est à court d'argent, et qu'il faut pratiquer l'économie, mais l'instant d'ensuite, on l'entend demander $2,000, $3,000 ou $4,000 pour construire une tour sur un édifice public à Glencoe et je ne sais où, afin d'en rehausser l'apparence. A peine a-t-on voté ce crédit qu'il nous demande de l'argent pour un cadran dans cette tour, ce qui représente encore plusieurs milliers de dollars. Et dès que le prix du cadran est adopté, il nous réclame encore $300 ou $400 pour engager un individu qui montera cette horloge. Le premier ministre peut compter sur moi à tout coup quand il s'agira de dépenses de cette nature. Il peut compter sur moi pour voter contre lui tant qu'il continuera à appliquer ces principes au lieu de chercher à remplir quelques-unes de ses promesses.

On dit que le premier ministre a la mémoire courte. Je lui rappellerai quelques-unes des promesses qu'il obtint des conservateurs, et qui furent remplies, et dont l'exécution eut pour résultat de le porter à la tête du Gouvernement, poste qu'il occupe encore. Je parle des promesses que les conservateurs lui ont faites en 1896. Je me trompe grandement si certains de ces anciens conservateurs qui lui ont fait des promesses, ne comptent pas maintenant parmi sa majorité à la Chambre. Je demanderais au premier ministre, s'il était ici, de consulter sa propre bonne foi en ce qui concerne ses promesses. Qu'il se reporte en esprit à l'année 1894, je crois, quand il vint à Winnipeg en qualité de chef du grand parti libéral du Canada. Il déclara publiquement qu'il était porteur d'un message pour la population de l'Ouest, un message qui avait une grande portée sur l'élection que nous attendions tous à ce moment. Il lui fit une certaine promesse, une promesse qu'aurait sans doute appréciée l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) s'il eût été présent. Il s'écria du haut du husting à Winnipeg: Je vous apporte un message; je viens vous prêcher un évangile, un évangile nouveau, l'évangile du libre-échange comme en Angleterre. Où est-il? Il a passé avec le souffle qui a exhalé cette expression. Cependant, il doit son titre de premier ministre du Canada aux promesses qu'il reçut des conservateurs, et qu'ils remplirent, et à celles qu'il a faites lui-mêmes mais qui, malheureusement, n'ont jamais été remplies. Il a eu le front, de nous accuser délibérément, à la Chambre, de ne pas être croyables.

M. MACKENZIE: Il n'a pas dit cela. Vous feriez mieux de lire tout le passage.

M. CAMPBELL: L'honorable député peut le lire lui-même; il le trouvera dans le hansard. Je vais lui donner la page. Tout le passage justifie mon interprétation.

M. MACKENZIE: Il ne s'est pas servi du tout de ces mots.

M. CAMPBELL: J'ai déjà eu connaissance à la Chambre d'un membre qui est allé encore plus loin que l'honorable député qui m'interrompt en ce moment. Il refusa de permettre à la Chambre de croire les paroles qui étaient inscrites en son nom. J'ai entendu, l'autre, jour, le ministre des Finances parler de cette noble politique: la terre pour le colon, que l'on vante et que s'attribuent les libéraux. Il a dit que les conservateurs avaient concédé des terres aux chemins de fer, mais que le Gouvernement dont il fait partie avait discontinué cette politique. L'honorable ministre oublie-t-il qu'il existe une ligne au Nord-Ouest et au Manitoba qui s'appelle le Canadian-Northern? Oublie-t-il que cette compagnie, depuis que le Gouvernement libéral est au poivoir, est venue de temps à autre réclamer du délai et autres privilèges afin de ne pas laisser prescrire sa charte? A-t-il oublié que le Gouvernement actuel a aliéné probablement un million d'acres de terre au Canadian-Northern? Non, il ne le peut pas, car c'est un fait acquis; ni lui ni personne ne peuvent l'oublier. A-t-il oublié, monsieur l'Orateur, puisqu'il s'agit de la terre pour le colon, que le Gouvernement dont il fait partie a concédé 250,000 acres de terre à un syndicat composé en majorité d'Américains pour $1 l'acre? La transaction était à peine conclue, que le pauvre colon, celui qui met les terrains en valeur, était obligé de payer de $5 à $15 l'acre pour les mêmes terres, qui n'avaient pas changé du tout de qualité, bien que le titre avait été transféré de l'Etat à une bande de spéculateurs américains. Il a peut-être oublié tout ce qui a été dit en ce moment au sujet des politiciens qui prirent une part active à la conclusion de ce marché. On a dit et il est généralement accepté dans l'Ouest qu'un homme politique ayant encore un siège au Parlement a reçu de la compagnie immobilière de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba, pour avoir falicité cette transaction, un certificat d'élections de la valeur de $50,000 signé en blanc.

M. l'ORATEUR: Je doute qu'une accusation de ce genre puisse être portée contre un membre du Parlement.

M. CAMPBELL: J'aurais beaucoup préféré faire cette observation en présence de l'honorable député concerné.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député n'a pas le droit de procéder par insinuation en l'absence du député visé, mais il peut porter une accusation et la poursuivre à son terme logique.

M. SPROULE: Je crois que le langage qu'il a employé est très permis. Il dit que la nouvelle circule à cet effet. Il arrive souvent que l'on donne cours à la Chambre à de simples racontars.

L'hon. M. FIELDING: Je ne partage pas cette manière de voir.

M. SPROULE: Je crois que son langage est tout à fait parlementaire.

L'hon. M. FIELDING: Je ne partage pas l'opinion de l'honorable député (M. Sproule) qu'on peut justifier une remarque en la faisant précéder des mots "on dit". Rien de tel ne peut être justifié.

M. SPROULE: Bien, on répète souvent les racontars à la Chambre.

M. CAMPBELL: Je pourrais peut-être tourner l'objection du ministre des Finances en disant que c'est le bruit qui circule parmi la population.

M. l'ORATEUR: Une accusation comme celle-là ne peut être portée contre un honorable député. Il faut la retirer, il faudra la porter selon les règles prescrites.

M. CAMPBELL: Je suppose que je puis retirer les mots sans retirer l'intention?

M. l'ORATEUR: Non, l'honorable député doit rétracter complètement, car une accusation de cette nature n'est pas parlementaire.

M. CAMPBELL: Je m'incline, monsieur l'Orateur. Mais pour ce qui concerne un honorable député seulement?

M. l'ORATEUR: Oui.

M. CAMPBELL: Pendant que ces bruits circulaient au sujet de l'honorable député dont je viens de parler, d'autres accusations étaient mises en circulation. Elles furent portées pas plus tard que l'été dernier, sur les hustings, dans la province de Saskatchewan, par un des anciens directeurs de la compagnie, et tendaient à faire croire que la personne que je vise en ce moment et que je n'ai pas d'intérêt à cacher, M. Walter Scott, avait accepté, lorsqu'il était député, un certificat d'actions de la compagnie immobilière de la vallée de la Saskatchewan et du Manitoba, signé en blanc, pour la valeur de $10,000, en récompense de ses services pour avoir travaillé à l'adoption du projet de loi autorisant la compagnie. Voilà encore un potin qui se répète couramment. Il a été réitéré sur tous les hustings sur lesquels j'ai eu le plaisir de figurer à Saskatchewan. L'honorable Walter Scott l'a nié, c'est vrai, mais il s'est donné bien garde de le nier en présence de la personne que j'ai mentionnée.

Je le répète, cette nouvelle circule librement à l'Ouest. Je suppose que les honorables députés l'ont entendu dire eux-mêmes. Mais j'irai plus loin. Je connais la personne qui a remis le certificat d'actions à Walter Scott, et je connais tous les détails de cette affaire

Le Gouvernement, par la bouche du ministre des Finances, dit que c'est une belle

transaction. Le ministre des Finances dit que c'est une bonne transaction de sacrifier les terres publiques à des spéculateurs américains pour $1 l'acre, à part les quelques gratifications qui peuvent en découler incidemment. Il dit que c'est une bonne transaction de laisser les spéculateurs américains exploiter le domaine public en achetant des terres à $1 l'acre pour les revendre ensuite au pauvre colon de $5 à $10 l'acre. Puis, cet honorable ministre se promène dans le pays en s'écriant: La terre pour le colon, non pas pour le spéculateur, telle est notre devise.

De plus, je ferai observer aux honorables députés de la droite, et je porterai à l'attention du ministre des Finances, que depuis longtemps le gouvernement du Manitoba avait un titre aux terres du chemin de fer du Nord-Ouest du Manitoba, situées entre le lac Manitoba et le lac Winnipeg. Il devait recevoir toutes les sections de nombre impair, dans tous les townships de nombre impair dans tous les rangs de nombre impair jusqu'à concurrence de 250,000 acres. Pendant bien des années, le gouvernement du Manitoba réclama ces terres pour les placer à son actif et en tirer profit. Mais il ne put obtenir d'en faire arpenter un seul acre, et le titre dépendait de l'arpentage. Finalement arrivèrent les gens du Canadian-Northern. J'ignore s'ils se présentèrent sous le nom du Canadian-Northern ou sous le nom de Mackenzie et Mann, ou sous un autre nom. Ils dirent au gouvernement du Manitoba: Nous allons vous donner $400,000 comptant pour cette réclamation que vous ne pouvez obtenir. Le gouvernement ne vendait que son titre encore indécis. Mackenzie et Mann vinrent à Ottawa, et en quelques mois, le Gouvernement actuel leur concéda, non pas ces terres qui sont de qualité inférieure, en grande partie couvertes d'eau, de végétation rabougrie et de cailloux bien que certaines parties, soient de première qualité, mais les meilleurs qu'ils purent choisir dans la vallée de la Saskatchewan. Cependant, mon honorable ami s'écrie: La terre pour le public! Quel est ce public? Dans le présent cas, ce sont MM. Mackenzie et Mann.

L'honorable ministre dit que la politique du Gouvernement n'est pas d'aliéner les terres publiques aux chemins de fer, mais de les garder pour le colon. Ignore-t-il que son propre gouvernement a concédé 20 milles carrés de terre au Canadian-Northern pour chaque mille de voie ferrée entre Erwood et le Pas montant à plus de 1,000,000 d'acres? Au lieu de leur donner les terres arides de cette région, il leur accorda le même privilège que précédemment, et MM. Mackenzie et Mann purent choisir ce qu'il y avait de mieux dans la vallée de la Saskatchewan. Cependant, le ministre de proclamer: La terre pour le colon!

M. G. CAMPBELL.

On a souevnt fait allusion aux concessions de terres faites au Pacifique-Canadien par le gouvernement conservateur. Comme il se fait tard, je n'entreprendrai pas une longue discussion sur cette question. On a beaucoup affirmé que le gouvernement conservateur a été très généreux pour cette compagnie, et personne ne niera qu'il lui a en effet accordé d'immenses concessions de terres. Mais la terre ne valait pas grand chose à ce moment, et si le Pacifique-Canadien n'avait pas construit sa ligne dans ces régions, elle ne vaudrait guère davantage aujourd'hui. Quelques années avant le passage du Pacifique-Canadien à Winnipeg, vous auriez pu acheter tout l'emplacement de la ville pour $5,000; aujourd'hui, il vaut des millions et des millions. C'est la construction du Pacifique-Canadien dans ces régions qui a mis la terre en valeur. Et, monsieur l'Orateur, en parlant de cette compagnie, je me souviens de la question que l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) a soulevée l'autre jour, lorsqu'il s'est agi d'accorder à cette compagnie le privilège d'augmenter sa faculté d'emprunt. Je dirai que l'opinion exprimée en cette occasion par l'honorable député que je viens de nommer de même que l'honorable député de Strathcona (M. McIntyre) et par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) est celle de 99 p. 100 de la population de l'Ouest.

Le ministre de la Justice nous a dit que le contrat signé entre le Gouvernement et le Pacifique-Canadien était grandement en faveur de cette dernière et bien peu à l'avantage du public, mais il a ajouté: "Je prétends qu'un contrat est un lien sacré qui ne peut être violé tant qu'on en respecte la véritable intention et l'esprit." Or toute personne d'intelligence qui siégeait à la Chambre lorsque ce contrat fut passé en 1881, hormis quelques avocats ergoteurs peut-être, n'a jamais pensé que ce n'était pas l'esprit et l'intention de la loi de limiter à vingt ans l'application de la clause d'exemption. Le hansard le prouve. Donc le Gouvernement actuel a manqué à son devoir envers le public, chaque fois que le Pacifique-Canadien est venu lui demander des faveurs, et qu'il ne lui a pas dit: Voici la véritable interprétation et le véritable esprit de votre contrat: nous voulons que vous abrogiez cette exemption, même si vous y avez un droit acquis; vous nous demandez maintenant une faveur, et nous ne vous l'accorderons pas tant que vous n'aurez pas prouvé à la population de l'Ouest que leur intérêt est le vôtre, et que vous ne prendrez pas d'avantage d'une subtilité de la loi pour réclamer l'inviolabilité de ce contrat. Le gouvernement ne lui a pas posé la question sous cette forme, et il a manqué à son devoir. Comme l'a si judi-

cieusement remarqué l'honorable député de Strathcona: Comment les habitants de l'Est aimeraient-ils qu'on les forçat à payer non seulement leurs propres taxes, mais celles du voisin? C'est absolument la même situation dans tous les établissements de colonisation de l'Ouest, où le Pacifique-Canadien a choisi des terres en quelque quantité.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique refuse de payer les taxes; elle refuse de faire réparer les chemins; ses terrains augmentent en valeur de jour en jour par le travail des pauvres cultivateurs des environs, et comme gardien de l'intérêt public, le Gouvernement a fait plus que manquer à son devoir à leur égard en n'insistant pas pour obtenir de la compagnie du Pacifique des concessions équivalentes aux faveurs qu'elle demandait.

Je veux maintenant, monsieur l'Orateur, parler d'une autre question; je veux en parler surtout parce que, en bon Ecossais, je n'aime pas que l'on me dise que j'ai peur. L'honorable député de Regina (M. Martin), parlant du prêt au Grand-Tronc-Pacifique, a dit que pas un membre de l'Ouest n'osait s'y opposer. Or, je ne crains pas de dire ici ce soir que je suis opposé à ce prêt, et je vais vous dire pourquoi. La première raison est que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne s'est pas tenue à ses engagements envers le Gouvernement, et pour le prouver je vais citer les paroles mêmes d'amis du Gouvernement lors du débat sur le contrat.

M. l'ORATEUR: J'appelle l'attention de l'honorable député sur le fait que sur le feuilleton apparait encore l'avis pour la deuxième lecture du bill autorisant un prêt à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Une grande latitude est accordée généralement dans le débat sur le budget, mais il n'est pas permis de discuter une question qui est inscrite à l'ordre du jour.

M. CAMPBELL: Je me soumets à votre décision, monsieur l'Orateur, mais j'ai eu occasion de dire un jour à votre assistant, que la règle qui s'applique à l'un doit s'appliquer à l'autre; et ceux qui avant moi ont pris part à ce débat ont pu sans en être empêchés parler de cette question. Cependant je ne veux pas m'insurger contre votre décision.

M. l'ORATEUR: Je ne voudrais pas que l'honorable député crût que je suis injuste à son égard.

M. CAMPBELL: Je ne crois pas cela du tout, monsieur l'Orateur.

L'hon. M. FIELDING: Plusieurs députés ont, pendant ce débat, fait allusion au prêt à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais je ne crois pas qu'aucun ait discuté l'emprunt même.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami, (M. Campbell) n'enfreint certainement pas le règlement en disant que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas rempli ses engagements; ce n'est pas là discuter le prêt.

M. CAMPBELL: Je veux bien ne pas parler du prêt pour le moment, mais je demanderai aussi que les orateurs du côté du Gouvernement ne le discutent pas non plus. J'étais sur le point de faire remarquer que l'honorable député de Brandon avait dit:

> Nous faisons une proposition bien claire que nous insérons dans un contrat passé et signé avec une corporation responsable, possédant de grandes ressources, et qui pousse les travaux aussi rapidement que possible.

Dans son opinion la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique possédait de grandes ressources. L'honorable ministre des Finances, s'il m'est permis de citer ses paroles, au sujet de la compagnie du Grand-Tronc, disait:

> Nous ne nous sommes pas seulement contentés d'avoir la garantie de la compagnie. Nous avons exigé, et elle a consenti avec empressement à prendre à sa charge toute l'emtreprise et l'entière responsabilité.

Et elle l'a pris pour tout de bon, puisqu'il lui faut $5,000,000 pour se payer elle-même. Voilà pourquoi elle est dans l'entreprise. Parce qu'on la considère comme une compagnie de grandes ressources, et parce qu'elle est engagée dans la construction du Grand-Tronc et qu'elle forme toute la compagnie, conséquemment le pays doit se rendre à ses demandes. Je veux faire remarquer à ceux qui ont une si haute opinion des ressources de la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique que cette compagnie, qui a pris toute l'entreprise, doit au pays depuis de nombreuses années la somme de $50,000,000 avec les intérêts, et nous ne pouvons en obtenir un sou. Et cependant on nous demande de devenir les banquiers de cette compagnie. Je crois que peut-être le fait qu'elle doit ces $50,000,000 avec intérêt compte pour quelque chose dans la difficulté qu'elle éprouve à emprunter. Voici ce que je pense de l'impuissance dans laquelle se trouve la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à remplir les engagements qu'elle a pris envers le pays. Le ministre des Finances, le ban et l'arrière-ban de ses partisans ont dit que ce chemin était un chemin de colonisation, et qu'en traversant l'Ouest il allait ouvrir des pays nouveaux. Mais que voit-on? Dans la province du Manitoba, la ligne du Grand-Tronc-Pacifique passe à un jet de pierres entre deux chemins de fer, le chemin du Pacifique et le Canadien-Northern. Est-ce-là remplir la promesse que le Gouvernement a faite au pays au nom de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? D'après moi la compagnie manque à ses engagements; plusieurs centaines de cultivateurs demandent des chemins de fer pour ouvrir

les régions où ils se sont établis. J'ai entendu l'honorable député d'Assiniboia (M. Turriff) faire la remarque que dans son comté le Grand-Tronc-Pacifique courait parallèlement à un autre chemin de fer sur une distance de plus de 80 milles. Est-ce-là ce que l'on appelle un chemin de colonisation ouvrant un nouveau pays et venant en aide aux cultivateurs?

M. KNOWLES: L'honorable député voudra-t-il nous donner la date à laquelle l'honorable député d'Assiniboïa a prononcé ces paroles? Je ne crois pas que le Grand-Tronc-Pacifique traverse son comté.

M. CAMPBELL: Je me suis peut-être trompé en mettant ces paroles dans la bouche de l'honorable député d'Assiniboïa. Pour rester dans le vrai, je dirai qu'il prétendait que le chemin aurait dû passer dans son comté, mais qu'au lieu de cela, il a suivi parrallèlement un autre chemin à un jet de pierres. Pour moi, je crois que la compagnie de construction qui est à la tête de ce projet, vous l'appellerez d'un autre nom si vous voulez, a résolu que le temps était arrivé de faire sa râfle dans les finances du Canada. Pour tout ce qu'elle vend au pays depuis les emplacements jusqu'aux traverses de chemins de fer obtient de trois à dix fois la valeur. Elle va tirer tout ce qu'elle pourra du Canada et lorsqu'elle aura construit un chemin qui aura coûté si cher il sera presqu'impossible de l'exploiter à profit, elle offrira de le remettre au pays et dira: "Voici votre chemin, exploitez-le vous-mêmes". Pour montrer comment, l'on procède je donnerai un exemple, l'achat des traverses de chemin de fer dont il faudra des millions. L'année dernière des entrepreneurs ont vendu pour 21 jusqu'à 28 cents chaque, des traverses de chemin de fer et les ont déposées sur la route du Transcontinental pour ce prix, tandis que le Canada a payé pour des traverses semblables environ 60 cents chacune. Personne ne peut réfuter cela. Peut-être dans quelques cas isolés, lorsqu'on voulait faire une faveur à un partisan a-t-on même payé un peu plus que cela; mais le gros des traverses sur le chemin de fer transcontinental a été déposé le long de la route au prix que j'ai mentionné.

L'hon. M. FIELDING: Sur quelle section du chemin?

M. CAMPBELL: Sur la section à l'Est de fort William—la division de l'Est. Un autre point de la politique du Gouvernement dont je veux parler est la question des élections renvoyées à une date ultérieure. J'en connais quelque chose. J'ai eu l'expérience des avantages et désavantages de ces retards, et si quelqu'un dans la Chambre peut parler avec autorité sur le sujet, je crois être celui-là. En 1892, j'ai subi une élection retardée dans la même circonscription à peu près celle que je représente maintenant. En 1896, j'ai eu la même expérience. En 1899, je ne me suis pas présenté, mais un ami politique m'a remplacé. En 1904, je me suis présenté dans le même comté, mais pour le parlement fédéral. A cette occasion l'intervalle entre l'émission du bref et la date de l'élection était plus long qu'il l'a été à la dernière élection, car cette élection s'est faite en même temps que les autres.

La raison pour laquelle l'élection n'a pas été retardée en 1908, est probablement que les libéraux les mieux pensants de Dauphin étaient fatigués de ces retards ; ils étaient mécontents d'être défranchisés, et ils dirent à leur représentant qui était libéral, que s'il ne faisait pas l'élection de Dauphin en même temps que les autres, il n'aurait plus besoin de compter sur leur appui. C'était probablement une des raisons. Une autre c'est que j'ai eu le plaisir de voyager avec le président d'élection quelques jours auparavant, lorsqu'il visitait le comté pour savoir s'il devait retarder l'élection ou non.

La conversation tourna sur ce sujet. Je lui conseillai, comme ami, car j'avais entendu les menaces, que s'il ne voulait pas se faire écharper il ferait mieux de ne pas retarder l'élection. Je mentionne cela afin de montrer quel était le sentiment des électeurs à ce sujet. Ni les conservateurs ni les libéraux ne voulaient que l'élection fût retardée. Nous voulons avoir nos droits électoraux et les exercer de la manière qu'ils doivent l'être. En 1899 un autre candidat se présenta. C'était une élection retardée, mais provinciale. Ce candidat envoya dans le comté un des libéraux les plus actifs de Winnipeg, et il s'y rendit par train spécial.

J'espère que mon honorable ami de Rainy-River, (M. Conmee) ne m'en voudra pas si je parle de trains spéciaux. Il y avait sur ce train cinquante ou soixante hommes auxquels on donnait $2.00 par jour, et tout le manger et le whiskey dont ils avaient besoin. Il conduisit ses hommes, je tiens le fait de lui-même, dans un district où il n'y avait pas de colons réels, et les fit voter plusieurs fois jusqu'à ce qu'il eut atteint une majorité de quatre cents voix pour le candidat du Gouvernemet. Ceux pour lesquels il était employé appartenaient aux deux partis, et si quelqu'un désire connaître les noms, je les leur soufflerai avec plaisir à l'oreille. Je puis vous assurer que si le candidat libéral dans cette circonstance était ici il n'aimerait pas à entendre divulguer ces noms. Voilà le grand danger des élections retardées. Cela permit au Gouvernement de porter toutes ses forces dans une circonscription particulière, même quand l'élection ne se fait pas par acclamation, et c'est de cette façon que l'on étouffe la voix du peuple.

Je voudrais que la Chambre adoptât une loi empêchant de retarder la date de certaines élections; ce serait facile. Dans le

Manitoba il y a certains districts dans lesquels il était devenu de mode de retarder les élections. Cela est arrivé dans mon propre cas aux dernières élections provinciales. Bien que personnellement j'eusse fait tous mes efforts pour que l'élection fût tenue en même temps que les autres, cependant pour certaines raisons, a cause aussi de la loi des élections, la chose n'a pas été possible. Bien que ce retard n'ait pas donné comme moi le résultat que l'on espérait, mon adversaire y a cependant gagné quelque chose, car il a pu sauver son dépôt de $200 puisque j'ai été déclaré élu par acclamation. Le Gouvernement actuel devrait donner un exemple à ce sujet aux provinces, et je suis certain que celles-ci n'auraient aucune raison de ne pas suivre son exemple.

Une autre question sur laquelle je désire appeler votre attention, monsieur l'Orateur, est la pression que l'on fait jouer dans les élections retardées. Cela est expliqué dans une lettre dont je lirai un résumé à cette Chambre. Je ne veux pas lire la lettre elle-même parce que je n'ai pas l'intention de la déposer sur le bureau de la Chambre, mais je vais en donner le sens exact. Cette lettre se lit comme suit:

Je vous écris pour vous demander si vous ne pourriez pas venir ici user de votre influence sur Glen pour le faire retirer. Il est très entêté, et personne ici n'en peut venir à bout.

Cette lettre a été écrite en 1904 avant l'élection, par un agent d'élection, ou son ami intime à une personne qui avait travaillé activement avec lui dans des luttes politiques. La lettre continuait comme suit:

Dans tous les cas, je crois que nous pouvons le battre, mais comme vous le savez bien, on ne sait jamais ce que peuvent faire ces damnés grits.

Cette lettre a été écrite par un candidat libéral, et vous ne serez pas surpris, si je refuse d'approuver son langage, car j'ai été élevé dans la religion presbytérienne; mais je me suis demandé souvent pourquoi on appliquait cette épithète à ces libéraux. Songeait-t-on, par hasard, à l'honorable premier ministre ou à un membre de son cabinet, ou à l'honorable député de Brandon (l'honorable M. Sifton), ou voulait-on parler seulement des francs et honnêtes libéraux. Je crois que peut-être c'est réellement ce que l'on voulait dire. L'auteur de cette lettre ayant passé lui-même du torysme au libéralisme, il avait été tory depuis plusieurs années, tant que les conservateurs eurent charge de la marmite, et ayant changé sa politique en 1896, parce que la marmite avait des attraits pour lui, peut-être suis-je dans le vrai lorsque je dis que c'est des libéraux honnêtes qu'il voulait parler. Mais s'il n'y avait pas eu d'élection retardée, une lettre de ce genre n'aurait pas pu être écrite.

Je désire dire un mot seulement à l'adresse de mon honorable ami qui sommeille dans le moment à son siège l'honorable député de Red-Deer (M. Clarke) duquel je ne voudrais pas dire de mal, car je le connais très bien. Lorsqu'il a parlé hier, je l'ai écouté avec beaucoup d'attention, et savez-vous l'idée qui m'est passée par la tête: Voici un pauvre égaré (maverick) me suis-je dit. Peut-être la Chambre ne sait-elle pas ce que l'on entend par ce mot chez nous. Un maverick est un jeune bœuf égaré dans un ranche, et ne portant aucune marque. Il n'est la propriété de personne, et celui qui le trouve peut le marquer et il lui appartient ensuite.

Ainsi donc, mon honorable ami s'est égaré en parlant de libre-échange. Il s'est imaginé qu'il parlait pour les membres d la droite. Son discours aurait été assez bon s'il lui avait donné une conclusion logique. Il nous a parlé de libre-échange, de ce que le Gouvernement avait fait pour le libre-échange, et a admis que les conservateurs avaient fait plus pour diminuer le tarif que les prétendus libre-échangistes. Puis, il a nous a parlé de contradiction de principes politiques. En considérant ces deux faits, et la conclusion à laquelle il en est arrivé, quand il a dit que les conservateurs avaient abaissé le tarif plus que les libéraux, il n'avait alors qu'une chose à faire: effacer la marque dont on l'a frappé lorsqu'il est arrivé ici, et s'unir à ceux qu'il sait être honnêtes. Il sait que du côté de la droite on n'est pas honnête, parce que dans une occasion particulière il s'est absenté de la Chambre et n'a pas voulu voter pour eux. Il s'est trouvé comme je l'ai dit égaré, perdu. Il est libre-échangiste, il n'y a pas de libre-échange au Canada.

M. M. CLARKE: L'honorable député peut-il citer une seule phrase dans laquelle j'ai parlé de libre-échange.

M. CAMPBELL: Je n'ai pas dit qu'il avait parlé spécialement de libre-échange, parce que je comprends qu'il y a de ces choses, dont il ne faut pas parler dans le camp libéral. Mais l'honorable député ne peut pas nier qu'il est un des libre-échangistes les plus ardents qu'il y ait au Canada. De ce côté-ci de la Chambre, monsieur l'Orateur, nous appelons une bêche une bêche, nous croyons en la protection et nous l'appelons protection. Nos amis de la droite croient en la protection, mais ils lui donnent un autre nom, dans l'espérance de tromper le peuple. J'ai confiance dans la protection et dans mon parti parce qu'il veut toujours la défendre et faire triompher ou périr avec elle.

J'ai écouté avec plaisir le magnifique et éloquent discours prononcé devant cette Chambre par l'honorable député de Toronton-nord (l'honorable M. Foster) sur la défense impériale ou aide à l'empire. L'ho-

norable premier ministre a retrouvé matière à critique dans ce discours. Pourquoi? Parce qu'il n'était pas précis. Tel est le défaut qu'il y a trouvé, mais qu'a-t-il dit lui-même? Il nous a donné du verbiage qui ne signifiait rien. Il est temps, monsieur l'Orateur, pour nous de savoir que tout l'univers a les yeux sur le Canada dans cette circonstance importante. Je dis tout l'univers et j'emploie ce mot à dessein. Les petits japonais mêmes, avec leur civilisation de 4,000 ans plus vieille que la nôtre, dans les choses d'art et d'esthétique, sont arrivés à comprendre en ces dernières années, que la peinture et les ouvrages d'art ne leur rapportaient rien, ils ont eu l'ambition de prendre leur place dans le monde, et ils ont battu la grande Russie. Cette victoire a fait naître chez eux d'autres aspirations, ils n'y a aucun doute à cela, et ils jettent maintenant leur regard sur le monde, en quête de pays à conquérir; ils surveillent comment le Canada va répondre à l'appel de la mère patrie.

Il y a ensuite la Russie; elle a aussi l'œil au guet pour voir ce qui va arriver à l'Angleterre et à sa marine. S'il arrivait quelque malheur à l'Angleterre, je suis d'opinion que dès le lendemain la Russie ferait avancer ses troupes dans le nord de l'Inde. L'Allemagne surveille ce que le Canada va faire. Pourquoi? Parce qu'elle s'imagine que si elle peut seulement battre l'Angleterre, elle aura la suprématie du monde. Elle attend pour voir si l'Angleterre sera appuyée par ses colonies; elle attend pour voir si les Allemands qui sont venus au Canada par milliers seront loyaux à leur patrie d'adoption. La France a aussi les yeux ouverts pour la même raison que les autres puissances plus petites de l'Europe. Elle est inquiète à cause de son commerce, parce qu'elle sait que la puissance navale de la Grande-Bretagne est une garantie pour le commerce de l'univers; elle sait que l'Angleterre protège le commerce de tous les petits pays; elle sait que la marine anglaise n'a pas été créée ni maintenue au type qu'elle est aujourd'hui parce que la Grande-Bretagne désire conquérir de nouveaux mondes, mais simplement parce qu'elle croit que tant qu'elle conservera la suprématie des mers, toutes les nations, petites comme grandes, seront protégées. La France regarde ce que le Canada va faire. Elle n'oublie pas que de ce côté-ci de l'Atlantique il y a des milliers de descendants de la France. Elle se demande si l'ancienne chevalerie française, la loyauté au drapeau qui la protège, est morte chez les descendants de ceux qui sont venus de la belle France. Elle veut savoir si la chevalerie est morte dans ce pays en même temps que Montcalm.

Je crois de plus que nous devons nous rappeler qu'il y a en Angleterre des centaines de milliers, je dirai plutôt des millions de personnes qui depuis un siècle ont payé leur contribution avec joie pour la protection du Canada de même que les autres colonies, parce qu'elle savait que le Canada était la fille de leur grand pays, et qu'ils aidaient ainsi à nous protéger. Tout ce monde a les yeux tournés vers nous pour voir si nous allons répondre à l'appel; on attend pour voir si nous n'allons pas montrer que nous sommes prêts à aider nos frères de l'autre côté de l'océan à porter le fardeau qu'ils ont jusqu'à présent porté pour nous défendre. Par tout le Canada les électeurs regardent pour voir si le gouvernement agit. Chaque chambre de commerce de l'Atlantique au Pacifique a voté des vœux à cette fin, et demandé que le Canada s'affirmât et fît connaître sa détermination d'agir, en disant à la mère patrie: Nous sommes avec vous, vous pouvez nous demander ce dont vous avez besoin, et nous vous appuierons.

J'ai été plus que surpris d'entendre l'honorable député de Nanaïmo (M. R. Smith) proposer avec autant d'audace que l'on ne doit s'occuper que d'amasser et devenir riche. Si quelque malheur arrivait à la marine anglaise, à quoi serviraient toutes nos richesses? L'honorable député qui représente dans cette Chambre la rude population du Yukon, est venu aussi nous faire un discours audacieux sur le sujet. Connaissant la population du Nord comme je la connais, je déclare que les sentiments qu'il a exprimés dans cette Chambre ne sont pas les sentiments de ceux qui sont allés et sont restés dans ce pays du Nord au péril quotidien de leur vie. J'espère que le premier ministre reviendra sur sa réponse d'il y a deux ou trois jours, au sujet de l'aide à accorder à l'Angleterre en navires de guerre. Je veux lui dire que bien que je ne puisse lui promette mon appui en beaucoup de choses qu'il fait, il y en a une au sujet de laquelle je lui donnerai, avec mes collègues conservateurs, un appui loyal et enthousiaste s'il vient nous dire et nous permettre de dire ce que le Canada fera pour la mère patrie et pour l'empire. S'il avait été à son siège, j'aurais été heureux de lui dire qu'à mon avis l'occasion est favorable et qu'il est l'homme de la circonstance vers lequel le Canada a les eux tournés.

M. M. Y. McLEAN propose le renvoi de la suite du débat.

Cette motion est adoptée.

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN: Je suppose que ce débat sera continué lundi?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et trente-cinq minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 26 avril 1909.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DU YUKON.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice) demande à déposer un bill (n° 156) tendant à amender la loi du Yukon, Statuts revisés, 1906, chap. 63.

—L'objet de ce bill est simplement de permettre à un membre du barreau du territoire du Yukon de pouvoir être nommé juge de la cour du territoire, dans le cas où il se produirait une vacance.

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

LE DETROIT D'HECATE.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Je désire demander au premier ministre (sir Wilfrid Laurier) si son attention a été appelée sur une information parue dans les journaux, disant que le gouvernement des Etats-Unis s'était souvent adressé à notre Gouvernement pour obtenir un exposé de sa situation relativement au détroit d'Hécate, Colombie-Anglaise. Je l'ai vue dernièrement dans plusieurs journaux. Si le très honorable premier ministre veut bien lire le "Toronto Globe" du 23 avril, il verra ce à quoi je fais allusion. Je donnerai seulement lecture d'un passage qui a trait à ma question:

Il a été déclaré par le département...

Il s'agit du département d'Etat des Etats-Unis.

...à cette époque, que le Gouvernement s'était par trois fois dans ces années dernières, adressé à l'ambassadeur d'Angleterre à Washington pour qu'il obtienne de son gouvernement une définition précise de la situation relative au détroit d'Hécate. Aucune réponse n'a encore été reçue par le département d'Etat.

Durant les trois ou quatre semaines dernières, cette information a paru plusieurs fois dans la presse du pays—à savoir que le gouvernement des Etats-Unis a demandé au moins trois fois une réponse à l'ambassadeur anglais—et je pense que l'ambassadeur aura dû s'entretenir avec notre Gouvernement et n'a pas pu jusqu'à présent obtenir une réponse quelconque. La question présente un certain intérêt pour la Colombie-Anglaise si je m'en rapporte aux députés de cette province, de sorte que j'ai cru qu'il était bon de la porter à l'attention du premier ministre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Il s'échange actuellement une correspondance sur ce sujet, mais je ne saurais dire en ce moment quelle en est la nature.

DESAVEU D'UNE LOI DE LA LEGISLATURE D'ONTARIO.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Le numéro de samedi de la "Gazette du Canada" contient une déclaration qui est, je crois, un désaveu d'une loi de la législature d'Ontario. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier aurait-il objection à déposer l'arrêté du conseil?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Nullement.

RAMPES A REMORQUEUSES SUR LE CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Pourrais-je demander au ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) s'il voudrait avoir l'obligeance, quand viendra le débat sur le bill de l'emprunt du Grand-Tronc-Pacifique de me donner un renseignement relativement aux rampes à remorqueuses du chemin de fer transcontinental national entre Québec et Moncton? Quand j'ai parlé sur ce sujet, ainsi que s'en souviendra l'honorable ministre, j'ai admis pour le Transcontinental national une économie de vingt-neuf milles sur l'Intercolonial, entre ces deux localités. On m'a fait remarquer que j'avais réduit cette distance en me plaçant à mon point de vue, mais que s'il y avait eu cette économie sur la distance, elle s'était produite en augmentant les rampes et qu'il serait nécessaire pour les transports lourds sur certaines parties de la ligne de se servir de locomotives dites "remorqueuses". C'est à ce sujet que je prierais l'honorable ministre de donner des renseignements quand la question sera débattue.

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je me les procurerai.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LE BREVET DE F. M. GREY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le bill (n° 132) concernant un certain brevet de Franklin Montgomery Grey.

Sur l'article 1er.

M. LENNOX: Qu'est-ce que le ministre de l'Agriculture nous dira à propos de ce bill?

L'hon. M. FISHER: Il me semble que c'est un de ces bills ordinaires qui demande une prolongation de délai d'un brevet dont les droits ont été périmés par suite de négligence.

M. LENNOX: Quel laps de temps s'est écoulé?

L'hon. M. FISHER: Je ne saurais dire. Le député qui a pris soin du bill ou le président du comité des bills privés pourrait le dire.

M. LENNOX: Nous devrions avoir quelques renseignements à ce sujet. L'autre soir on nous a présenté un bill où le délai s'était prolongé pendant trois ans et on nous a donné une explication suffisante. Pour le bill il peut y avoir une explication suffisante où il n'y en a pas.

M. RANKIN: Je crois que ce brevet a été périmé par suite d'une erreur du porteur de brevet. Après avoir obtenu son brevet il y a six ans, il se fit accorder une nouvelle patente à la suite de changements ou d'améliorations et pensant que les six années dataient de l'émission de la nouvelle patente il ne fit pas sa demande en temps voulu pour obtenir un nouveau brevet.

L'hon. M. FISHER: Je n'ai pas d'objection à ce que le bill soit adopté.

M. LENNOX: D'après l'opinion du ministre est-ce là une excuse suffisante?

L'hon. M. FISHER: Je dirai seulement comme je l'ai déjà dit auparavant au comité, que j'accepte le rapport du comité des bills privés. Le comité des bills privés entre dans les détails des motifs pour chacun de ces bills. Je ne les ai pas étudiés personnellement et je ne peux, en conséquence, qu'accepter le rapport du comité des bills privés.

M. R. L. BORDEN: Je crois que lorsque des bills comportant le renouvellement d'un brevet qui est périmé sont présentés au comité des bills privés, ils devraient être communiqués au département qui a la direction de ces affaires et que le département devrait exercer une surveillance sur ces demandes.

Autrement nous pourrions nous trouver dans cette position que chaque fois qu'il peut alléguer une négligence la plus futile, le porteur d'un brevet périmé pourrait s'adresser à la Chambre et obtenir son renouvellement. J'ai insisté déjà, quand cette question a été portée à l'attention du comité général de la Chambre, pour qu'un principe fixe soit adopté afin de renouveler ou de refuser le renouvellement de ces brevets suivant le cas. Je ne crois pas qu'il soit bon de laisser se perpétuer le système de considérer comme suffisante toute petite négligence ou toute circonstance futile. Si aucun principe n'a encore été adopté—et je n'en connais pas—il est temps que l'on en fixe un, de telle sorte que les personnes qui obtiennent des brevets et qui les laissent périmer sauront ce qui les attend quand elles s'adresseront à la Chambre pour obtenir une loi.

L'hon. M. FISHER: L'autre soir, quand le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) n'était pas ici, nous avons discuté un cas semblable et j'ai dit alors que j'ai toujours été personnellement opposé aux renouvellements de ce genre. Mais néanmoins le comité des bills privés et le Parlement ont depuis dix ans admis le principe de renouvellement des brevets qui ont été périmés de cette manière. Le comité des bills privés est chargé d'examiner les détails de chaque cas particulier. Le sous-commissaire des brevets assiste toujours aux séances du comité et étudie les demandes au nom du département. Je ne suis pas membre du comité et je n'ai pas l'habitude de me rendre aux séances. Le sous-commissaire me fait toujours rapport s'il s'est produit quelque chose relativement à un bill qui serait contraire au fonctionnement du département.

Dans les cas où il n'a pas fait de tel rapport, j'ai considéré comme admis que le comité des bills d'intérêt privé avait agi en conformité de ces principes, et s'était renseigné à l'égard des détails. Si le commissaire adjoint me fait rapport que le bill renferme quelque chose de contraire à la pratique du département, je me renseigne à l'égard du projet de loi, et je suis à même de le discuter lorsque le rapport du comité des bills d'intérêt privé est soumis à la Chambre.

M. E. M. MACDONALD: J'ai eu occasion récemment d'examiner cette question de la loi régissant les brevets d'invention et de son application au Canada, et notamment en ce qui regarde la question de la prolongation de la durée des brevets, dans les cas où, par suite de quelque inadvertance de la part des exploitants, les conditions imposées par la loi n'ont pas été observées; et je soumets au ministre que les dispositions législatives actuelles ne sont aucunement satisfaisantes. Un comité de cette Chambre ne me paraît pas constituer un tribunal apte à juger de ces questions. La pratique adoptée en Angleterre sous le régime de la loi de 1907 me paraît beaucoup meilleure. Aux termes de cette loi, rédigée avec grand soin, le commissaire des brevets est autorisé à se renseigner pleinement à l'égard de toute prétendue inadvertance, et cela après avis en bonne et due forme, non seulement à ceux qui pourraient souffrir un préjudice direct de cette prolongation, ou qui ont pu déposer des spécifications provisoires (caveats), mais aussi au public généralement. Dans l'état actuel des choses, il arrive fréquemment à l'égard de ces projets de loi que les brevetés qui ne se sont pas conformés aux dispositions de la loi relativement à son exploitation sous un cer-

tain délai déterminé, ne se sont pas davantage conformés au règlement administratif, et sous le couvert d'un plaidoyer spécieux de négligence imputable à leur commis ou à leur avocat, ou de quelque autre prétexte de cette nature, ils donnent le change au comité; ou peut-être le comité n'a-t-il pas été suffisamment mis au courant par les personnes intéressées ou renseigné quant au plein effet du projet en discussion et la demande de prolongation de la durée du brevet est accordée.

Au point où nous en sommes du développement économique du Canada, il faudrait donner plus d'attention à la question des brevets d'invention. La décision prise par le parlement impérial d'exiger l'observance stricte de la disposition relative à l'exploitation du brevet a été vue d'un très bon œil dans ce pays, comme ausi par les classes industrielles du Canada. Le ministre devrait se faire attribuer les pouvoirs qu'on a attribués en Angleterre au commissaire des brevets d'invention en le mettant à même de s'enquérir de toutes les circonstances relatives à quelque inadvertance ou inobservance des conditions, défaut du paiement des taxes ou autre chose. Ce sont là des pouvoirs qui devraient être exercés par le commissaire à la suite d'une enquête minutieuse et non pas laissés à la discrétion d'un comité de la Chambre.

M. LENNOX: Je ne saurais partager les vues de l'honorable député préopinant (M. Macdonald), qui voudrait multiplier les rouages administratifs. Il s'agit plutôt de savoir mettre en action les rouages existants.

M. MACDONALD: Je ne demande pas qu'on multiplie les rouages, mais je voudrais que les dispositions législatives adoptées en Angleterre, fussent adoptées chez nous.

M. LENNOX: J'avais cru comprendre que l'honorable député nous demandait d'accorder aux fonctionnaires préposés à cette besogne des attributions dont ils ne sont pas revêtus à l'heure qu'il est. Je soumets au ministre que pour remplir son devoir, il ne lui suffit pas de fournir au comité de temps à un autre témoignage négatif, pour ainsi dire, en déclarant qu'il ne voit pas d'objection à ce que la demande soit agréée.

Comme probablement le ministre n'est pas en mesure de suivre les séances du comité, mais doit y déléguer un fonctionnaire en sous-ordre, pour surveiller les intérêts du public, il devrait exiger qu'on lui fît un rapport circonstancié des faits relatifs à toute demande de prolongation de la durée d'un brevet, se renseigner quant à toutes ces circonstances, en faire un examen critique, afin d'être en mesure d'exprimer devant le comité une opinion catégorique, favorable ou défavorable à la demande. Il ne suffit pas, à mon avis, que le ministre nous soumette un plaidoyer de "non constat." Il pourrait arriver que son fonctionnaire en sous-ordre eût oublié toute l'affaire, ou n'eût guère d'idées arrêtées sur le sujet. Certes on pourra reprocher au ministre de contrevenir au principe du gouvernement responsable s'il néglige de s'occuper de la question, s'il néglige de formuler une règle pour sa gouverne dans chaque cas, au fur et à mesure qu'ils se présenteront, loi invariable pour tous les cas de cette nature, afin de pouvoir dire avec certitude en toute circonstance que telle demande doit être agréée et telle autre rejetée. Le ministre s'est déclaré hostile à cette pratique de la prorogation des brevets, à tort et à travers, mais elle se poursuit tout de même. Nous ne savons pas si les brevetés ont exercé ou non leurs droits; on se borne à invoquer cette erreur commise dans l'interprétation de la loi, pour s'excuser du retard. Le ministre est-il d'avis que ce soit là une excuse valable?

Je doute fort qu'une telle excuse puisse être agréée. Un comité des bills d'intérêt privé ne me paraît pas le tribunal le plus apte à décider les questions de cette nature. Le ministre devrait avoir un programme arrêté sur le sujet. Il a des légistes dans sont département, et il ne devrait pas hésiter à rejeter toute demande de prorogation d'un brevet de la part de brevetés qui ne peuvent invoquer que leur ignorance de la loi, pour s'excuser de n'avoir pas présenté leur demande en temps opportun. En règle générale, les tribunaux jugent qu'on ne saurait invoquer d'excuse plus détestable que l'ignorance ou la fausse interprétation de la loi. Tout homme est censé connaître la loi. Je reconnais bien que ce n'est pas toujours chose facile; mais c'est la règle adoptée dans nos cours de justice. Dans le cas actuel, le ministre n'assume aucune responsabilité, et l'on invoque son défaut d'intelligence de la loi comme excuse pour n'avoir pas présenté sa demande dans le délai requis. Je n'ai aucunement le désir de critiquer sans raison la manière d'agir du ministre, mais il me semble que désormais, du moins, si le ministère actuel doit exercer d'ici à quelque temps encore la gestion de nos affaires publiques, le ministre devrait prendre la responsabilité de sa fonction dans l'espèce, se renseigner quant aux circonstances de chaque cas, de manière à pouvoir indiquer sûrement au comité la ligne de conduite qu'il y a lieu de suivre.

M. ETHIER: En ma qualité de président du comité des bills d'intérêt privé, je dirai, en réponse à la question posée par le chef de la gauche (M. R. L. Borden), que la règle suivie par le comité à l'égard des demandes

de prorogation de la durée d'un brevet, est en vigueur depuis près de dix ans. Dans tous les cas où les brevetés ont pu présenter une excuse suffisante, le comité n'a pas cru devoir rejeter leur demande, pourvu qu'ils ne fussent pas plus d'un an en retard. C'est la règle que nous avons appliquée dans le cas actuel. Cette compagnie détient son brevet depuis six ans; il s'est écoulé moins d'un an depuis la date fixée par la loi pour demander la prolongation de sa durée. On a pu fournir de valables excuses du retard apporté à soumettre cette demande. On a expliqué d'une manière satisfaisante pourquoi le breveté n'avait pas demandé plus tôt la prolongation de durée de son brevet, et on a fait voir que les droits acquis par d'autres personnes avaient dans l'intervalle été sauvegardés. Il a été soumis au comité cette année, trois demandes à l'égard desquelles le breveté avait manifestement fait preuve de négligence et omis de demander une prolongation de la durée de son brevet, ces demandes ont été rejetées. Mais dans le cas de Montgomery Grey la première période de six ans de durée de son brevet est expirée le 28 octobre 1908. Tout brevet est accordé pour une période de dix-huit ans, et le breveté est tenu d'obtenir tous les six ans une prolongation de durée. Par inadvertance de la part de son avocat, le breveté Montgomery Grey a laissé passer la date du 28 octobre qui était la date extrême fixée par la loi pour demander sa prolongation de six ans.

Les personnes en question ont pris des mesures pour sauvegarder les droits acquis de tiers. Le commissaire des brevets a toujours assisté aux réunions du comité des bills d'intérêt privé quand des projets de loi relatifs à des brevets d'invention y ont été délibérés. Mais en réponse à l'honorable représentant de Simcoe-sud (M. Lennox), je dirai qu'à mon avis, la loi devrait être amendée. Dans ses termes actuels, la seule manière dont le breveté, qui peut avoir de bonnes raisons de demander la prorogation de son brevet, puisse sauvegarder ses intérêts, c'est de faire voter par la Chambre une loi particulière. La loi générale devrait être modifiée en vue d'autoriser le commissaire à s'enquérir des cas de cette nature. Cela simplifierait beaucoup les choses, le département et les ministres étant en mesure de décider ces questions d'une manière plus satisfaisante qu'on ne saurait le faire par la procédure actuelle.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Il est deux questions d'intérêt général, indépendamment du projet de loi à l'étude, qui ont été soulevées, et j'aimerais à en parler brièvement. L'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald), a proposé d'investir le commissaire des brevets d'invention du pouvoir de prolonger la durée des brevets expirés ou périmés, sans que le breveté soit tenu d'obtenir à cet effet le vote d'une loi particulière. Je ne saurais assurer que l'honorable député occupât un siège en cette Chambre dans le temps, mais il y a quelques années, la question a été discutée à fond à propos de la délibération de divers amendements que je proposais de faire à la loi des brevets. Le Parlement, dans cette circonstance, a refusé de se dépouiller de son droit de décider ces questions relatives aux brevets frappés de caducité; il n'a pas voulu conférer ce pouvoir au commissaire des brevets.

Je ne tiens pas à exercer ce pouvoir. J'accepterais volontiers de l'exercer si le Parlement tenait à charger mon département de cette besogne; mais je ne désire nullement que la chose se fasse, et même je préfère beaucoup qu'on ne m'impose pas ce fardeau, car cette charge nécessite l'exercice de fonctions judiciaires de la plus grande importance, et dans certains cas la prorogation d'un brevet d'invention pourrait signifier l'attribution d'une somme de pusieurs millions de dollars. Si tel avait été le désir du Parlement lors de la délibération de ce projet de loi modifiant le régime des brevets d'invention, j'aurais de bon cœur accepté la responsabilité, mais le Parlement en a décidé autrement.

M. E. M. MACDONALD: Il y a deux ans, ce principe a été adopté en Angleterre.

L'hon. M. FISHER: Quand notre Parlement a décidé la question en 1900, cette décision n'avait pas encore été prise par le parlement anglais. Il est possible que dans le cas contraire le Parlement canadien eût lui-même décidé autrement qu'il ne l'a fait. Quant à l'établissement d'une règle pour la prolongation de la durée des brevets, peu de temps après que je fus devenu ministre de l'Agriculture, j'ai discuté la question devant le comité des bills d'intérêt privé, et le comité a alors décidé que toutes les fois que le défaut de paiement de la taxe paraîtra être le résultat d'inadvertance ou de négligence de la part de l'avocat, plutôt que de la part du propriétaire du brevet, la durée de ce brevet pourrait être prolongée, pourvu qu'il ne se fût pas écoulé trop de temps depuis la date de la déchéance.

Je ne crois pas qu'il existe une règle fixe quant à la longueur du délai, mais la coutume est d'accorder une année. Dans le cas actuel, le brevet fut accordé le 28 octobre 1902 et les droits furent payés pour six ans, c'est-à-dire pour jusqu'au 28 octobre 1908, il y a à peine quelques mois. Le défaut de paiement est probablement dû à un oubli de l'avocat et le comité des bill d'intérêt privé, ayant étudié la question, fit un rapport favorable au bill. Je

ne vois rien dans cette affaire de contraire aux usages parlementaires et je me crois justifiable de demander à la Chambre de ratifier la décision du comité. Le plus souvent les décisions du comité des bills d'intérêt privé sont ratifiées par la Chambre, mais il arrive souvent aussi que ce comité repousse des demandes dans le genre de celle-ci. Les droits acquis entre l'expiration du brevet et la demande de renouvellement sont toujours sauvegardés par une disposition semblable à celle que nous avons dans ce bill.

Je donne ces explications parce qu'on a cherché à faire croire que le département avait fait preuve de négligence dans ces affaires de brevets. Cette accusation est injuste. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, comme le demande l'honorable député de Simcoe, que le sous-commissaire des brevets fasse un rapport spécial au département sur chacun de ces bills, mais je suis tout disposé à me conformer à tout ce qu'il plaira à la Chambre d'ordonner sous ce rapport.

M. CARVELL: Malgré les explications si claires du ministre, je persiste à croire avec mon honorable ami (M. E. M. Macdonald) que ces questions devraient être règlées par le sous-commissaire et non par le Parlement.

Je ne fais pas partie du comité des bills d'intérêt privés, et je ne sais pas quelle preuve a été faite sur la question de savoir si ce brevet est ou non légalement expiré le 28 octobre 1908, mais à la simple lecture du bill, la dernièrt partie de l'article 2 semblerait remédier à toute irrégularité qui aurait pu exister antérieurement à 1908. D'après la loi des brevets, si le détenteur néglige de commencer la fabrication dans les deux ans, s'il importe l'article breveté après l'expiration de la première année, ou s'il refuse à quelqu'un la permission de fabriquer cet article sous certaines conditions prévues par la loi, le brevet devient nul. Je suis porté à croire que dans la plupart des cas, le brevet est devenu nul en vertu d'une disposition de la loi, et non parce qu'on a négligé d'acquitter les droits, et c'est pourquoi on s'adresse au Parlement pour faire renouveler le brevet, par une loi spéciale. Dans le présent bill, il y a quelque chose qui prête fortement au soupçon. L'article 2 dit que quiconque a commencé à fabriquer cet article depuis le mois d'octobre 1908, peut continuer à le fabriquer, mais ce privilège ne s'étend pas à ceux qui, sous l'autorisation du détenteur du brevet, ont commencé à utiliser, construire ou fabriquer le dit article avant l'expiration du brevet. Si ce bill était adopté, il ferait revivre le brevet et méconnaîtrait certaines dispositions de la loi sur les brevets relativement aux droits des tiers.

Si quelqu'un a commencé à fabriquer avant le 28 octobre 1908, la loi sur les brevets lui permettrait de continuer, mais la dernière partie de cet article, lui enlèverait ce droit et autoriserait le détenteur du brevet à le poursuivre. Je ne connais pas suffisamment les détails de cette affaire particulière pour voter contre le bill, mais je crois, comme mon honorable ami (M. Macdonald) que ces questions devraient être réglées par le département, et que ce dernier devrait exiger une preuve positive que le brevet est resté en vigueur et que le détenteur s'est conformé à toutes les dispositions de la loi. C'est le commissaire des brevets et non un comité de la Chambre, qui devrait être le juge. Je conseillerais au ministre d'étudier cette question et de déposer un projet de loi, à la prochaine session, pour faire disparaître toute ambiguïté dans la loi actuelle sur cette question de renouvellement des brevets. Je soupçonne que dans le cas actuel, il y a certaines irrégularités auxquelles on cherche à remédier par ce bill.

L'hon. M. FISHER: Je dois dire à mon honorable ami qui a appelé mon attention sur la dernière partie de l'article 2, que cette disposition ne se trouve pas généralement dans les bills de cette nature et je ne crois pas qu'elle soit nécessaire ici pour sauvegarder les droits de ceux qui auraient commencé à fabriquer ou utiliser l'article breveté, entre l'expiration et le renouvellement du brevet, à moins que les auteurs du bill aient un but comme le suppose mon honorable ami. Malgré que le sous-ministre ne m'ait pas fait un rapport constatant quelque vice dans ce bill, il est peut-être préférable de le réserver jusqu'à ce que la question ait été étudiée plus à fond.

(Il est fait rapport du bill.)

2e LECTURE

Du projet de loi (n° 135), déposé par M. J. D. Reid, concernant le divorce de Hannah Ella Tomkins.

3e LECTURE

De divers projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (n° 134), déposé par M. Rhodes, constituant légalement la Canadian Medical Association;

Le 2e (n° 143), déposé par M. Harris, concernant le divorce de Mildred Gwendolyn Platt Paterson;

Le 3e (n° 144), déposé par M. Wallace, concernant le divorce de M. Charles Bowerbank Lowndes;

Le 4e (n° 145), déposé par M. Wallace, concernant le divorce d'Isaac Moore.

QUESTIONS.

COMPAGNIE DE PULPE DE CHICOUTIMI.

M. GIRARD (par M. J. A. C. Ethier) demande:

1. Est-il vrai que la compagnie de pulpe, de Chicoutimi, a essayé de vendre au Gouvernement des estacades qui lui appartenaient au prix de $30,000?
2. Quelle a été l'évaluation faite par le département des Travaux publics de ces estacades?
3. Quels sont ceux qui pour la compagnie ont surtout approché le Gouvernement pour obtenir ces $30,000, et en quelles années?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. La compagnie de pulpe a offert de vendre ses estacades au Gouvernement, au prix de $30,000.
2. L'estimation de l'ingénieur en chef était de $6,000.
3. M. J. E. A. Dubuc.

LE FUSIL ROSS.

M. CURRIE (Simcoe) demande:

1. Quel est le poids du fusil Ross, modèle I, II et III, respectivement, sans la baïonnette?
2. Quel est le poids du fusil Lee-Enfield dont est armée la milice canadienne, sans la baïonnette?
3. Quelle est la longueur du canon du fusil Ross?
4. Quel est le mode de rayure adopté pour le fusil Ross, avec mention du calibre, du nombre de rayures, du nombre de tours dans les rayures entre les deux extrémitées du canon?
5. Quel est le diamètre extérieur du canon du fusil Ross, à la bouche?
6. Quel est le diamètre correspondant du fusil Lee-Enfield?
7. Quelle est la vélocité initiale de la balle, avec des cartouches de service: a) pour le fusil Ross; b) pour le fusil Lee-Enfield?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Poids approximatif du fusil Ross, modèle I, 7⅞ lbs; modèle II, 8¼ lbs; modèle II**, 9⅛ lbs. Il n'y a pas de modèle III.
2. Le poids approximatif du fusil Lee-Enfield, 9¼ lbs.
3. Longueur du canon du fusil Ross, modèle II, 28 pouces; modèle II**, 30⅛ pouces.
4. Mode de rayure du fusil Ross, modèle II, rayure uniforme, à droite; modèle II**, rayure uniforme, à gauche. Calibre du fusil Ross: pour les cartouches réglementaires .303; le nombre des rayures, 4; nombre de tours des rayures dans le canon, modèle II, 2½; modèle II**, 2¾.
5. Diamètre extérieur du canon du fusil Ross, modèle II, à la bouche, 0.556; modèle II**, à la bouche, 0.650.
6. Diamètre extérieur du canon du fusil Lee-Enfield, 0.651.
7. La vitesse initiale des deux fusils, avec les cartouches réglementaires, est approximativement de 2,000 pieds par seconde.

BRISE-LAMES DE PORT-HOOD.

M. GEO. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il dépensé l'an dernier ou dépense-t-il actuellement des deniers pour un brise-lames à Port-Hood, comté d'Inverness, Cap-Breton?
2. Combien d'argent a été dépensé chacune des six dernières années pour ledit brise-lames?
3. Quel est l'objet dudit brise-lames?
4. Quelle est l'estimation originale faite par l'ingénieur du Gouvernement quant au coût des travaux?
5. A combien estime-t-on actuellement le coût des travaux quand ils seront complétés?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.
2.

1903-4	$ 2,968 85
1904-5	19,942 43
1905-6	9,999 91
1906-7	14,885 13
1907-8	14,999 37
1908-9	15,000 98
Total	$77,796 67

3. Augmenter l'espace actuellement insuffisant où les navires puissent accoster en sûreté, pour abriter le côté est, pour le chargement et de déchargement du charbon. Le brise-lames retiendra aussi le sable au sud et à l'ouest, et empêchera le port de se remplir.

4 et 5. Plusieurs estimations ont été faites, variant entre $165,000 et $482,000, selon la nature et la hauteur du brise-lames. Cependant, ces plans n'ont pas été adoptés; l'ingénieur en chef a conseillé un travail en fascines et en pierre, estimé à $215,000.

LA MUSIQUE DU 36e REGIMENT.

M. BARR demande:

1. La musique du 36e régiment a-t-elle reçu son allocation de $75 pour l'année 1908? Dans la négative, pourquoi?
2. Si cette allocation a été payée, à qui l'a-t-elle été, et quand?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice):

1. Oui.
2. Le chèque émis le 22 janvier en faveur du capitaine G. F. Gabriel fut adressé sous pli recommandé, le même jour, au commandant du régiment, le lieutenant-colonel Wallace.

M. BARR: Quand cette question fut inscrite au feuilleton, le paiement n'avait pas encore été fait. Que signifie ce retard?

Sir FREDERICK BORDEN: Je regrette de ne pas m'être trouvé ici pour répondre plus tôt.

LE CAPITAINE GABRIEL DU 36e REGIMENT.

M. BARR demande:

1. Le travail de recrutement fait en 1908 par le capitaine Gabriel, commandant la compagnie n° 7 du 36e régiment, lui a-t-il été payé? Dans l'affirmative, quelle somme lui a été versée?
2. Dans la négative, pourquoi n'a-t-on pas payé ses services?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice):

1 et 2. L'allocation à laquelle il est fait allusion représente la solde de circonscription et d'exercice, se chiffrant à $39, qui fut payée au capitaine Gabriel le 14 avril 1909.

Le BUREAU DE POSTE DE SAINT POLYCARPE.

M. LORTIE demande:

1. Quels sont les noms des personnes qui ont porté des plaintes contre la gestion et le personnel du bureau de poste de Saint-Polycarpe?
2. En quelle année et par qui les premières plaintes ont-elles été portées?
3. Le directeur général des Postes se propose-t-il en ce moment de transporter ce bureau de poste dans un autre local?
4. Dans l'affirmative, qui a-t-on proposé comme nouveau receveur de la poste à Saint-Polycarpe, et par qui la proposition a-t-elle été faite?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): A la suite des observations qui nous ont été faites au sujet de la gestion peu satisfaisante du bureau de poste de Saint-Polycarpe, nous avons chargé un inspecteur de faire un rapport. Ce rapport, le ministère ne l'a pas encore reçu, et tant qu'il ne nous sera pas parvenu, il ne nous sera pas possible de dire quelle mesures nous devrons prendre.

LE DEPOT D'ARMES DU 36e REGIMENT.

M. BARR demande:

1. Le loyer du dépôt d'armes de la compagnie n° 7 du 36e régiment ,années 1907 et 1908, a-t-il été payé? Dans la négative, pour quelle raison?
2. Dans l'affirmative, quel en est le chiffre, quand et à qui a-t-il été payé?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice): Le ministère de la Milice ne paie pas le loyer des dépôts d'armes, mais il a payé les allocations suivantes, autorisés par les règlements, par rapport au soin des armes, etc.:

Période.	Montant.	A déduire.	Paiement net.	Date du paiement.	Payé à
	$ c.	$ c.	$ c.		
Neuf mois finissant le 31 mars 1907.....	37 50	3 30	34 20	16 fév. '08	Capit. G. F. Gabriel.
Deux ans du 1er avril, 1907 au 31 mars 1909.....	100 00	2 25	97 75	14 avril '09	" "

FONCTIONNAIRES DU REVENU DE L'INTERIEUR A BELLEVILLE ET CORBYVILLE.

M. PORTER demande :

1. Y a-t-il eu quelque changement, démission, renvoi ou mise à la retraite parmi le personnel du Revenu de l'intérieur à Belleville et Corbyville? Dans l'affirmative, quel est-il et quelles en sont les raisons?
2. Quel est le sous-percepteur à ces ports, quand a-t-il été nommé et quels sont ses appointements?
3. Quel étaient les titres du sous-percepteur actuel en ce qui concerne ses états de service au ministère? Avant d'arriver au poste qu'il occupe aujourd'hui ou à son poste antérieur, a-t-il dû passer quelque examen d'aptitude? Dans l'affirmative quel est cet examen?
4. Lors de la nomination ou de l'avancement du sous-percepteur actuel, y avait-il quelques fonctionnaires du département à ces ports éligibles à l'avancement au poste de sous-percepteur? Dans l'affirmative, qui étaient-ils, quels étaient les états de service, les appointements de chacun, et pourquoi l'un d'entre eux n'a-t-il pas obtenu cet avancement?

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur):

1. Oui. M. C. W. Pole, sous percepteur du Revenu de l'intérieur (classe "A") à Belleville, a été mis à sa retraite pour cause de vieillesse et de mauvaise santé.
2. W. J. Cook—1er février 1909—$1,500. Il comptait deux ans et un mois de service
3. En 1907, il a passé l'examen d'aptitude du service civil. La loi du service civil ne prescrit pas d'examen à l'égard du titulaire de la charge de sous-percepteur du Revenu de l'intérieur.
4. Oui. Wm McCoy, commis d'accise, classe spéciale, à $1,400, comptant 24 ans et 9 mois de service; A. F. McCuaig, sous-percepteur du Revenu de l'intérieur (classe "B"), $1,000, comptant 22 ans et six mois de service; A. C. McFee, commis d'accise de

la 1re classe, $1,200, comptant 12 ans et 6 mois de service; W. J. Brown, commis d'accise de la 1re classe, $1,200, comptant 8 ans et 8 mois de service; H. R. Wilson, commis d'accise de 2e classe, $935, comptant 4 années de service; F. W. Sprague, commis d'accise de 3e classe, $600, comptant 2 ans et 29 jours de service; J. E. Lally, commis d'accise de la 3e classe, $600, comptant 2 ans et un mois de service.

LE " SCOTIA ".

M. CROSBY demande :

1. Quelles sont les conditions du contrat relatif au steamer " Scotia " qui voyage entre Halifax et les ports de l'est de cette ville?
2. Quelle subvention reçoit-il?
3. A-t-il reçu le plein montant de sa subvention annuelle?
4. Lui a-t-on payé au complet le montant qui lui revient pour ses voyages à Moshers-River l'an dernier?
5. Arrêtait-il à ce point à chaque voyage? Dans la négative, combien de fois y a-t-il fait escale?
6. Si les stipulations du contrat l'obligent à arrêter à ce point à chacun de ses voyages, pourquoi n'a-t-il pas rempli les conditions du contrat?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (pour le ministre du Commerce):

1. Les conditions du contrat étant très volumineuses, il est difficile de les donner sous forme de réponse à une question.
2. $4,000 par année.
3 et 4. Oui.
5. Non. 13 fois.
6. D'après les stipulations du contrat, le steamer doit faire escale à Moshers-River en janvier et février; il n'en a manqué que trois, et c'était pour cause de réparation, cas prévu au contrat.

LE QUAI DE L'ETAT A SPRY-BAY.

M. CROSBY demande:

1. Quelle dépense le quai de l'Etat à Spry-Bay a-t-il occasionnée en 1908?
2. Comment se répartit cette dépense? Si les travaux ont été exécutés en régie, combien a-t-on employé d'ouvriers et quels ont été le salaire et la durée de l'emploi de chacun au cours de l'année 1908?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Il n'a pas été exécuté de travaux au cours de l'année civile de 1908; toutefois, du 10 août au 26 septembre 1907, il en a été exécuté pour $269.42, dont le coût a été porté aux comptes de l'exercice financier 1907-1908.

2. a) En dédommageant pour droit de rivage, $100, et en paiements aux journaliers. b) Cinq ouvriers. c) Un contremaître, $2.50 par jour; autres ouvriers, $1.50 par jour. d) Du 10 août au 26 septembre, comme susdit.

M. W. TEMPLEMAN.

L'INTERET SUR LES DEPOTS FAITS AUX CAISSES D'EPARGNE POSTALES.

M. MACDONELL demande:

Le Gouvernement inscrit-il sur les livrets des déposants des caisses d'épargne postales l'intérêt auquel leurs dépôts leur donne droit?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): On a calculé jusqu'au 31 mars 1909 et ajouté au principal l'intérêt sur tous les dépôts. Cet intérêt est inscrit dans les livrets au fur et à mesure que les déposants les font vérifier en conformité des règlements.

LA CONVENTION FRANCO-CANADIENNE.

M. MACDONELL demande:

Où en est actuellement la convention de commerce négociée avec la France, et quelle est la cause du retard qui s'accuse en cette affaire?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): La convention de 1907 a été régulièrement ratifiée par le Parlement du Canada et la Chambre des députés de France, mais elle a subi un long retard au sénat français parce que les sénateurs la jugeaient par trop favorable au Canada. A la suite de ce retard et de nouvelles négociations, une convention supplémentaire a été conclue que nous avons déposée sur le bureau de la Chambre. Le sénat français a donné son assentiment à cette convention ainsi qu'à la première, mais il reste encore à obtenir la ratification de la Chambre des députés. Si nous avons tardé à déposer un projet de résolution portant ratification de la convention supplémentaire, c'est que nous voulons attendre que la Chambre des députés de France se soit prononcée. Cette dernière est en vacances pour quelques semaines, mais je compte qu'elle ne tardera pas à donner son assentiment à la convention, et vers le même temps, nous en proposerons également la ratification au Parlement du Canada.

LE RECEVEUR DE LA POSTE AU LAC-NOIR (QUE.)

M. G. TAYLOR demande:

1. Des plaintes ont-elles été formulées contre le maître de poste de Lac-Noir (Québec)?
2. Une enquête a-t-elle été faite par M. Larue, inspecteur des postes? Dans l'affirmative, a-t-il été fait rapport?
3. Si un rapport a été fait, le directeur général des Postes le déposera-t-il sur la table de la Chambre?
4. Le maître de poste, M. Ouellet, a-t-il adressé une pétition au directeur général des Postes, depuis la susdite enquête, demandant que le maître de poste de Lac-Noir ne soit pas changé?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1 et 2. Oui.
3. Oui, si on demande le dépôt des documents de la manière ordinaire.
4. Oui.

CAISSES D'EPARGNE DES BUREAUX DE POSTE ET CAISSES D'EPARGNE DE L'ETAT.

M. S. SHARPE demande:

1. Les caisses d'épargne des bureaux de poste sont-elles distinctes des caisses d'épargne de l'Etat?
2. En quoi consiste la diff rence, et pourquoi les comptes sont-ils tenus séparément?
3. Quel est actuellement le chiffre total des dépôts dans ces deux sortes de caisses?
4. Relativement aux frais d'administration des dépôts des caisses d'épargne des bureaux de poste, dont le chiffre s'est élevé à $72,885.57 pour l'exercice financier terminé au 31 mars 1908, d'après le rapport déposé le 23 mars 1909 cela doit-il s'entendre seulement de la rétribution des fonctionnaires du bureau central chargés de l'administration des fonds, ou bien cet item comprend-il une certaine proportion de la dépense de tous les bureaux auxiliaires éloignés chargés de recevoir et de transmettre au bureau central les dépôts faits dans les différentes caisses?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Oui.
2. Au fond, il n'y a pas de différence. Les caisses d'épargne de l'Etat sont les vestiges d'un ancien système établi dans quelques provinces avant la confédération. On les supprime peu à peu. Chaque fois qu'il y a une vacance dans l'administration des caisses d'épargne de l'Etat, soit que cette vacance résulte d'un décès, d'une démission ou d'une autre cause, la transaction des affaires est confiée au département des Postes qui, dans l'intention du ministère, doit présider à la gestion de toutes les caisses d'épargne fédérales. Depuis le 1er juin 1888, trente-deux agences des caisses d'épargne de l'Etat ont été supprimées et leurs opérations ont été continuées sous la direction du département des postes.
3. Chiffre des dépôts dans les caisses d'épargne des bureaux de poste, le 28 février 1909, $44,447,567.21. Chiffre des dépôts dans les caisses d'épargne de l'Etat, le 31 mars 1909, $14,748,436.12.
4. Cette somme comprend les appointements de tout le personnel du bureau central, les commissions payées aux receveurs de la poste, les frais d'impressions et de papeterie.

JUGE DE LA COUR DU COMTE DE WESTMORELAND.

M. McALISTER demande:

1. Quand M. W. W. Wells a-t-il été nommé juge de la cour du comté de Westmoreland?
2. En quelles occasions, pour quelles raisons et pour quelle période le département de la Justice a-t-il donné congé à M. W. W. Wells?
3. Le Gouvernement ou le département de la Justice sait-il que ledit M. W. W. Wells s'est absenté de la province sans autorisation? Dans l'affirmative, quand?
4. Quels juges ont rempli les fonctions de M. le juge Wells alors qu'il était absent avec ou sans autorisation?
5. Se trouve-t-il actuellement dans les dossiers du département de la Justice une demande de congé de la part de M. le juge Wells? Dans l'affirmative, pour quelle durée et pour quelles raisons la demande de congé est-elle faite?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice)):

1. Le 21 octobre 1893.
2. Pendant six mois en 1894, pour cause de maladie; pendant trois mois en 1902, pour cause de maladie; pendant trois semaines en 1903, pour cause de maladie; pendant six mois en 1907, pour cause de maladie; pendant trois mois en 1908, pour cause de maladie; pendant cinq semaines en 1909, pour cause de maladie.
3. Le département sait qu'en 1906 M. le juge Wells s'est absenté sans autorisation pendant quelques semaines.
4. M. le juge Wedderburn, d'Hampton, et M. le juge Forbes, de Saint-Jean.
5. Non.

L'INTERET SUR LES EMPRUNTS TEMPORAIRES.

M. AMES (par M. Perley) demande:

1. Quel a été le montant total d'intérêt payé sur les emprunts temporaires, s'élevant à $101,000,000, contractés pendant les derniers douze ans et trois quarts?
2. Quel a été le montant total d'intérêt payé sur le montant de $136,000,000, pour la période correspondante antérieure? (Voir hansard, page 4786 de l'édition non revisée.)

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

1. $1,698,006.91.
2. $1,717,648.08.

L'échéance des divers emprunts varie de temps à autre.

OUVRIER VENUS DE LA SIBERIE POUR TRAVAILLER A LA CONSTRUCTION DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour faire une enquête au sujet des ouvriers qui seraient venus de la Sibérie au Canada, en vertu d'un arrangement préalable, pour travailler sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique?
2. Dans l'affirmative, par qui cette enquête est-elle dirigée? A-t-on pris des précautions pour prévenir la venue d'autres ouvriers de la Sibérie?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail): Le département du Travail n'a pas reçu de rapport dans le sens indiqué par l'honorable député (M. J. D. Taylor). Nous n'avons eu connaissance de ce bruit que parce qu'il en a été fait mention devant la Chambre.

LE FORÇAT BILL MINER.

M. J. D. TAYLOR demande:

1. Une somme d'argent a-t-elle été reçue par la poste, au pénitencier de New-Westmins-

ter, pour le forçat Bill Miner, avant son évasion?

2. Dans l'affirmative, quels étaient la nature et le chiffre de cette somme; par qui et aux soins de qui étaient-elle envoyée?

3. Y avait-il déjà de l'argent déposé au crédit de Miner? Dans l'affirmative, combien d'argent, et comment avait-il été reçu?

4. La possession d'une certaine somme d'argent doit-elle être considérée comme avantageuse à un forçat condamné pour la vie, parce qu'elle lui permet de se procurer certaines douceurs, ou autrement?

5. A-t-il été fait rapport au département de la réception de quelque argent lors de l'enquête tenue au sujet des circonstances dans lesquelles Miner s'est évadé?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Oui, le 28 mars 1907.

2. Un mandat-poste de $100 envoyé par J. C. Budd, de Princeton (C.-A.), déposé dans le département de la caisse d'épargnes de la Banque de Montréal, à New-Westminster.

3. Oui; $49.10 et l'intérêt à compter de la date du dépôt. L'argent avait été reçu de Miner lors de son entrée au pénitencier.

4. Non.

5. Oui.

La note suivante est inscrite à la page 36 du rapport préparé d'après les ordres de la Chambre des communes et daté du 17 février 1909.

New-Westminster, 6 septembre 1907.

Note à l'inspecteur Stewart, au sujet du forçat Edwards (Bill Miner).

Ses effets comprennent $149.10, une montre d'or, une chaine d'or et un médaillon d'or. L'assertion qu'il avait $500 ici est inexacte.

(Signé): G. W. DAWSON.

QUESTION DE CLASSIFICATION RELATIVEMENT AU TRANSCONTINENTAL.

M. LENNOX demande :

1. Le Gouvernement a-t-il eu l'intention de renvoyer pour étude les différends quant à la classification et autres matières entre le Grand-Tronc-Pacifique et la commission des chemins de fer, la question devant probablement venir sur le tapis le 1er avril courant? Dans l'affirmative, ce renvoi à l'étude a-t-il été pris en considération? Le travail d'examen est-il terminé? A quelle phase en est-il rendu? Quel en est le résultat? Sinon, quand y sera-t-il procédé et quelle est la cause du retard?

2. Si le travail d'examen n'a pas été commencé, quand va-t-il l'être? Quelle est la cause du délai?

3. Quelles sont les instructions qui ont été données en l'espèce?

4. Quelles questions doivent être étudiées?

5. Le ministre déposera-t-il devant la Chambre l'ordre formel de renvoi?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le Gouvernement a décidé de mettre la question à l'étude. Rien n'a encore été fait.

2. On se mettra à l'œuvre dès que l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique pourra s'occuper de l'affaire. On a retardé parce qu'au commencement d'avril les circonstances ne se prêtaient pas à une enquête convenable sur le terrain, et parce que dernièrement l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique s'est rendu en Colombie-Anglaise et au Nord-Ouest pour d'autres affaires.

Les différends sont tranchés par l'ingénieur en chef de la commission du Transcontinental et celui de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et par un tiers arbitre choisi par eux. Ils sont convenus de demander M. Schreiber qui a accepté, aux termes de l'annexe du chapitre 71 des Statuts de 1903.

4. On a pas encore rédigé ni soumis aux juges un exposé des faits.

5. Le ministre ne s'oppose pas à la communication du document. Le voici:

Ottawa, 16 mars 1909.

Monsieur Collinwood Schreiber,
Ingénieur consultant de l'Etat,
Ottawa (Ont.)

Cher monsieur,—L'article 7 du traité entre le gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, date du 29 juillet 1903 et annexé au chapitre 71 des statuts de la 3e année du règne d'Edouard VII, en ce qui concerne la construction de la division de l'Est, stipule que les travaux seront exécutés en conformité du devis approuvés par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et seront subordonnés à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef désigné par le Gouvernement et de l'ingénieur en chef de la compagnie; et, au cas de désaccord quant au devis, ou au cas où les ingénieurs ne s'entendraient pas à l'égard des travaux, la controverse sera décidée par lesdits ingénieurs et un tiers arb itre à être choisi par eux.

De tels différends étant survenus à la suite d'objections produites par la compagnie, nous désirons par les présentes vous choisir comme tiers arbitre pour décider la controverse au sujet de laquelle nous n'avons pas pu tomber d'accord après avoir visité les travaux, et nous serions bien aises qu'il vous plaise d'accepter l'emploi. Au cas d'acceptation, un exposé des faits sera préparé et vous sera remis plus tard.

Vos tout dévoués,

(Signé): HUGH D. LUMSDEN,
Ingénieur en chef du Transcontinental.

(Signé): B. B. KELLIHER,
Ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique.

J'accepte.

(Signé): COLLINGWOOD SCHREIBER.

Ottawa, 22 mars 1909.

LETTRES PATENTES DE CERTAINES TERRES.

M. STAPLES demande:

1. Relativement aux sections 16, 20, 22, la moitié de la section 28 et le quart nord-est de la section 21, township 28, rang 31, à l'O. du 1er méridien, des lettres patentes ont-elles été émises pour ces terres? Dans l'affirmative, à qui?

2. Si des lettres patentes n'ont pas été émises, par qui ces terres étaient-elles occupées, et en vertu de quels titres?

3. Qui est responsable pour les taxes municipales ou scolaires sur ces terres?

4. Si les taxes ne ont pas payées, le terres peuvent-elles être saisies par l'autorité compétente pour ce défaut de paiement?

L'hon. CHARLES MURPHY (au nom du ministre de l'Intérieur):

1. Non, excepté le quart nord-est de la section 21, qui fut accordé par lettres patentes à la Winnipeg Western Land Corporation, Limited, le 4 novembre 1902.

2. Réserve pour aussi longtemps que le Gouvernement le jugera à propos, en faveur des groupes de doukhobors du village de Worziemie, par décret rendu en conseil des ministres le 7 décembre 1907.

3. Ces terrains appartenant à la couronne, ils ne sont pas taxables.

4. Répondu sous le n° 3.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'honorable M. Fielding invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil, afin que la Chambre examine, en comité général, les voies et moyens applicables aux subsides à accorder à Sa Majesté.

M. M. Y. McLEAN (Huron-sud): La question du budget ayant été fort débattue jusqu'à présent, je trouverai difficilement de nouvelles raisons à apporter. Toutefois, comme il est reconnu que deux personnes ne tirent jamais absolument les mêmes conclusions sur un même sujet, me prévalant de cette règle dans le présent cas, je dirai peut-être quelque chose qui n'ait pas encore été dit.

Avant de parler des arguments et des déclarations de nos amis de la gauche, je crois devoir féliciter l'honorable ministre des Finances de son très admirable et très satisfaisant exposé budgétaire de mardi dernier. La diminution du revenu, la dépression financière et commerciale qui s'est fait sentir depuis quelque temps donnaient lieu de craindre que l'honorable ministre des Finances n'eût à annoncer à la fois un déficit très considérable et une augmentation de taxe. Mais au lieu de tout cela, il y a un très joli excédent de recettes, et le Gouvernement a sagement décidé de réduire les dépenses et de pratiquer la plus stricte économie afin que nos revenus puissent suffire à nos besoins. Il est probable que certains députés sont quelque peu désappointés de ce qu'on n'a pas voté, en faveur de leurs comtés, des crédits demandés pour certaines améliorations jugées désirables et nécessaires; il est probable que le peuple est désappointé, lui aussi, à ce sujet, mais je suis sûr que lorsqu'on aura bien compris la situation, on tiendra compte au Gouvernement de ses bonnes intentions. Je ne doute pas, non plus, que le pays approuve le Gouvernement d'avoir réduit les dépenses de telle sorte qu'elles n'excèdent pas les revenus.

Je dois aussi féliciter le ministre des Finances de sa détermination à continuer aux fabricants de sucre de betterave les avantages dont ils ont joui depuis quelques années. C'est une industrie à ses débuts, qui promet d'être absolument avantageuse à la population de ce pays, et il s'agit de lui accorder une espèce de protection qui devra favoriser l'intérêt et du consommateur et du producteur; l'intérêt du consommateur parce qu'elle développera la concurrence dans la fabrication de cet article et en réduira le prix; l'intérêt du producteur ou du cultivateur, parce qu'elle créera un marché pour un produit nouveau et profitable, car il a été établi au delà de tout doute, qu'on peut cultiver la betterave à sucre avec beaucoup de succès et beaucoup de profit, au Canada. L'expérience a démontré que c'est un produit avantageux au cultivateur et qui, en outre, peut très bien se cultiver en même temps que d'autres; il se cultive et se récolte à des époques de l'année où les autres travaux de la ferme sont relativement peu actifs et où la main-d'œuvre est plus abondante. Il s'ensuit que la betterave peut se cultiver à très bon marché. Cette culture étant profitable, elle ajoute au revenu du cultivateur, lui procure de l'argent facilement, l'enrichit et contribue à augmenter la richesse publique.

Monsieur l'Orateur, je ne discuterai pas la vaste question de la protection, mais je dirai qu'on trompe tout simplement le public en prétendant que la protection favoriserait le cultivateur surtout par rapport aux produits agricoles destinés à l'exportation, car nous savons tous, et c'est un fait reconnu et indiscuté, que le prix, sur le marché local, de tout produit destiné à l'exportation, est absolument déterminé et établi d'après la demande et le prix de l'endroit où ce produit est destiné à être consommé.

M. SPROULE: Alors, comment l'honorable député explique-t-il que le prix du blé a été plus élevé ici qu'en Angleterre, il y a deux ans?

M. McLEAN: Cela ne dépendait pas de la protection.

M. SPROULE: Si le prix du blé au Canada dépend du prix offert dans le pays étranger où il est exporté?

M. McLEAN: Le Gouvernement peut favoriser l'agriculture de bien des manières, mais je ne citerai que deux moyens auxquels il peut recourir à cette fin: d'abord l'établissement et le perfectionnement de l'emmagasinage à froid; ensuite l'amélioration des voies fluviales, des chemins de

fer et des moyens d'expédition. Voilà comment il peut permettre aux cultivateurs d'aller déposer l'excédent de ses produits sur les marchés étrangers, dans le meilleur état de conservation, dans le moins de temps, au meilleur marché, et avec le plus de profit possible. Le Gouvernement peut aussi aider le cultivateur en l'encourageant et en le mettant à même de cultiver de nouveaux produits comme, par exemple, la betterave à sucre, culture qui ajoutera à ses ressources et à la richesse du pays.

Un autre moyen d'aider le cultivateur, c'est celui qui consiste à extirper les plantes nuisibles. Je ne crains pas de me tromper en disant que ces plantes font perdre tous les ans au cultivateur cent fois plus que le tarif le plus élevé ne pourrait lui faire gagner. Si, par l'éducation, par l'exemple, ou de toute autre manière, le Gouvernement pouvait induire ou aider les cultivateurs à se débarrasser de ces plantes nuisibles, il leur rendrait par là même le plus grand des services. Le ministère de l'Agriculture a publié un livre des plus importants où les diverses plantes nuisibles que l'on voit au Canada sont représentées graphiquement et de telle sorte que le cultivateur puisse les distinguer immédiatement. Ce livre enseigne aussi la meilleure méthode à adopter pour faire disparaître ces mauvaises herbes.

Je suis heureux de voir l'honorable ministre de l'Agriculture à son siège; je profiterai de cette circonstance pour lui dire qu'il serait à propos d'adresser un exemplaire de ce livre à chaque cultivateur de ce pays. Je ne sache pas de manière plus profitable de dépenser les deniers publics que d'instruire le cultivateur sur des sujets comme celui-ci et je suis certain que pas un membre de cette Chambre ne se refuserait à envoyer à chaque cultivateur de son comté un exemplaire de cet estimable petit livre.

L'honorable député de Dauphin me pardonnera sans doute de renoncer à étudier tous les détails du discours qu'il a prononcé ici, vendredi soir; pourrais-je les étudier que je ne le voudrais pas, et le voudrais-je que je ne le pourrais pas. Mais je tiens à lui dire, en toute franchise, et dans le meilleur esprit, que des élucubrations comme celles-là ne sont assurément pas de nature à ajouter à la dignité d'aucun corps délibérant, et encore moins à la dignité du Parlement de ce grand pays. J'ai été extrêmement peiné de voir l'honorable député se ruer avec tant de férocité sur le premier ministre de la Saskatchewan. Je n'ai pas mission de défendre l'honorable ministre, je n'ai même pas le plaisir de le connaître. Je ne sache pas l'avoir jamais vu et il ne me suffirait pas de le voir pour pouvoir affirmer que c'est lui que je vois; mais ce que je sais fort bien, c'est que la population du comté où cet honorable ministre a vécu plusieurs années l'a élu député à ce Parlement, de

préférence à un homme qui fut, sous plus d'un rapport, un des plus habiles politiques du pays. Je n'ignore pas non plus qu'en deux circonstances, la population de la Saskatchewan a conféré à M. Scott le plus grand honneur politique qu'elle puisse accorder. Pour ces raisons, il ne convient pas à l'honorable député de porter des accusations contre cet honorable ministre. L'habitude, d'ailleurs trop répandue, d'accuser ainsi nos hommes publics les plus éminents, ne devrait pas être encouragée et devrait, à coup sûr, être condamnée.

Nos honorables amis de la gauche se plaignent de l'augmentation des dépenses, augmentation anormale et qui a presque doublé sous l'administration du Gouvernement actuel, disent-ils. Il est vrai qu'elle a doublé, mais il ne faut pas oublier que le pays a augmenté presque du double, lui aussi. Le Canada n'est plus aujourd'hui ce qu'il était il y a douze ou quinze ans. Il y avait alors des milliers d'acres de terre qui ne servaient à rien, qui ne connaissaient d'autres habitnats que l'Indien, le buffle et le coyote, et qui sont aujourd'hui peuplés de nombreux colons et produisent des millions de minots de blé tous les ans. Il y a plus: dans la région dont je viens de parler, il a surgi depuis treize ans des centaines et des milliers de villes et de villages prospères et populeux, tandis que treize ans auparavant, ces mêmes plaines n'offraient absolument rien à voir que l'Indien sur des centaines de milles d'étendue. Il ne faut pas oublier, non plus, que nous avons ouvert à la civilisation l'immense territoire du Yukon dont mon honorable ami (M. Congdon) sait si bien faire les plus grands éloges. Dans l'espace de treize ou quatoze ans, et peut-être moins, une immense région que nous connaissions à peine a été ouverte et a donné des milliers de dollars sous forme d'or, d'argent, de plomb, etc., et dans cette région aussi, des centaines de villes et de villages prospères ont surgi là où il n'y avait auparavant que rochers, lacs et déserts. Les dépenses ont seulement répondu aux exigences du progrès et de la prospérité. Quand un pays se développe si rapidement, le gouvernement de ce pays est mis à contribution. On a doté le Canada d'un meilleur service postal et de plusieurs autres avantages. Cela ne pouvait se faire sans argent et sans qu'on en payât le prix.

Mais l'augmentation de la dépense n'est pas un acte criminel, pourvu que nous ayons la recette pour la contrebalancer et que la dépense ait été faite honnêtement et avec raisonnablement d'économie. Pour juger si elle a été faite avec honnêteté et économie, nous devons avoir recours à la comparaison. Nos amis de l'autre côté de la Chambre disent que l'administration de la province d'Ontario est honnête et économe. Je ne le contesterai pas, car je crois en effet que

c'est un gouvernement honnête et consciencieux. Mais la dépense a presque doublé sous cette administration depuis cinq ans. Je ne dirai pas que c'est un gouvernement malhonnête et prodigue, parce que la province a grandi. Si la province a grandi, nous devons nous attendre, là comme pour le Dominion, à une augmentation de la dépense. Mais il est une autre province que je pourrais mentionner, par laquelle jurent un bon nombre de nos amis de l'opposition. Je parle du gouvernement de la province du Manitoba. Ils disent qu'il est honnête et économe, et ils ont peut-être raison. Je n'ai pas les statistiques exactes, mais je crois ne pas me tromper en disant que la dépense a considérablement plus que doublé dans cette province depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir. S'il en est ainsi pour ces administrations provinciales, pourquoi le gouvernement fédéral serait-il blâmé pour avoir augmenté la dépense?

Il ne faut pas oublier que cette excès de dépenses comprend $1,000,000 qui a été distribué aux provinces sous forme d'augmentation de subsides. Nous amis de l'opposition ont répété au cours du débat que l'impôt sur la population a doublé, ou, pour être plus exact, que la population paye deux fois plus d'impôts sous la présente administration que sous l'ancienne. . Je l'admets. Mais, monsieur l'Orateur, le taux de l'impôt n'a pas augmenté; au contraire, il a été réduit considérablement. Si la population, sous le régime actuel, est en mesure, grâce à sa prospérité inaccoutumée, d'acheter deux fois plus de marchandises imposées qu'autrefois, personne n'osera prétendre qu'il y a lieu de récriminer contre le Gouvernement. Si l'accroissement de prospérité du pays dû à la politique du Gouvernement actuel, pour employer un exemple qui a été employé plusieurs fois sans doute, me permet, grâce à l'augmentation des gages et du nouvel essor donné à mon commerce et à mes affaires, d'acheter deux habillements par année et de me payer du luxe et du confort, au lieu de n'acheter qu'un seul habillement par année, comme au temps des conservateurs, j'aurais plutôt raison, je suppose, de remercier le Gouvernement que de le blâmer. Je crois que j'aurais plutôt lieu de blâmer les prédécesseurs de l'administration actuelle, qui m'ont privé des moyens de m'acheter deux habillements.

On se plaint encore que la dette publique a beaucoup augmenté. Tout le monde le sait, mais avant d'entreprendre la discussion sur ce point, je tiens à dénoncer complètement le principe posé l'autre jour par l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) que chaque génération doit solder son propre bilan de dépenses, sans léguer aucune obligation aux générations suivantes. La grande partie de l'argent qui a contribué à accumuler la dette publique, a servi à établir des œuvres permanentes, des travaux qui bénéficieront non seulement à la génération présente, mais à bien d'autres à venir. Dans ce cas, pourquoi la présente génération se pressurerait-elle pour donner du confort, des commodités ou des travaux utiles aux deux prochaines générations? S'il fallait appliquer ce principe, bien des entreprises utiles et profitables seraient encore dans le néant.

Voyons plutôt de quelle façon la dette publique a été augmentée. Je ne citerai qu'un exemple entre une multitude. En 1896, la dernière année de l'administration conservatrice, le Gouvernement affectait $2,699,669 aux chemins de fer et aux canaux. En 1908, l'administration actuelle affectait aux mêmes fins, $28,363,758. En présence de ces chiffres, est-ce surprenant que la dette publique ait été augmentée? Et qui osera nier que le pays a obtenu l'équivalent de cette dépense? Mais, monsieur l'Orateur, l'amélioration de nos voies fluviales fait déjà l'envie de nos voisins les Américains, car nous leur enlevons leur propre commerce, et certain trafic qui se faisait naguère par voie des lignes américaines, trouve maintenant ses débouchés par les canaux canadiens. Au cours de ses très justes observations, l'honorable député de Halton (M. Henderson) a dit qu'une des raisons de l'augmentation de la dette nationale sous les conservateurs, était l'achat des territoires du Nord-Ouest, que le prix de l'achat avait été ajouté à la dette publique, et qu'il n'était pas encore complètement acquitté. C'est très vrai, mais l'honorable député aurait pu ajouter en même temps, pour renseigner la Chambre et le pays, que le gouvernement conservateur avait fait un cadeau de 25,000,000 d'acres des terres qu'il avait ainsi achetées avec les deniers du public; plus que cela, que le Gouvernement avait fait cette largess, avait fait une convention avec les bénéfices, pour exempter leurs immeubles de taxes municipal pendant un grand nombre d'années.

M. BRADBURY: L'honorable député n'insinue pas, je suppose, que le Gouvernement n'a rien obtenu en retour de ces terres? Combien valaient ces terres quand le contrat fut signé avec le Pacifique-Canadien?

M. Y. McLEAN: Certainement qu'il y a eu du retour, mais je ne crois pas me tromper en disant que plusieurs personnes sont devenues archi-millionnaires avec ces immeubles. Et je dirai davantage que si l'honorable député qui m'a interrompu, ou n'importe quel de ses amis de l'opposition pensent que l'aliénation de ces terres est une preuve de grande prévoyance et de haute politique, alors, la majorité des gens n'entendent pas comme eux la signification de ces termes. Nos amis de l'op-

position admettent que nous avons joui d'une grande prospérité sous le régime actuel, mais ils prétendent que cette prospérité est le fruit de la politique qu'ils ont inaugurée. Ils ont eu dix-huit longues années pour appliquer cette politique, et le pays allait de plus en plus mal, et la population s'appauvrissait de plus en plus. Dans les trois ou quatre dernières années de leur administration surtout, le travail manquait, les gages diminuaient, la soupe économique était en honneur dans toute les villes, la crise sévissait à l'état aiguë, le mouvement de la population s'accentuait du Canada aux Etats-Unis au lieu des Etats-Unis au Canada, comme à présent. Dans ces temps d'administration conservatrice, les forces vives du pays s'expatriaient, notre belle jeunesse s'en allait aux Etats-Unis, et nous travaillions à grossir la fortune et la population d'une nation étrangère.

M. ARMSTRONG: L'honorable député pourrait-il citer une seule loi adoptée par le Gouvernement actuel qui aurait pu amener cette prospérité dont il parle?

M. Y. McLEAN: Oui, je dirai à l'honorable député que le Gouvernement actuel a appliqué les lois du Canada d'une façon si éclairée comparée à ses prédécesseurs, que nous en constatons les bienfaits. De plus, plusieurs modifications apportées au tarif ont contribué à améliorer l'état actuel et progressif des choses. Maintenant, le travail abonde depuis neuf ou dix ans, les gages sont élevés, les affaires sont prospères, tout va bien dans le pays. Je crois, et le public pense comme moi, si je ne me trompe, que ce serait une gaucherie de changer d'administrateurs, quand ceux-ci se montrent si supérieurs à leurs devanciers dans l'exécution d'un programme politique avantageux pour le pays. En présence de ces faits et de bien d'autres que je pourrais énumérer, est-ce surprenant que la population ait par deux fois exprimé son approbation de la manière du Gouvernement actuel d'administrer les affaires publiques?

Je veux m'éloigner légèrement du sentier battu jusqu'ici pour dire quelques mots sur un sujet que n'a pas mentionné le ministre des Finances dans son superbe budget, un sujet que j'aurais aimé l'entendre traiter. Je crois que c'est le devoir du Parlement et du Gouvernement de faire tout ce qui est légitimement possible pour supprimer, pour anéantir, si l'on veut, les coalitions commerciales dans le pays. Je ne vois pas de moyen plus efficace pour arriver à ce but, que de tailler dans la muraille douanière qui nous entoure, une large ouverture qui permettrait l'entrée généreuse des produits rivaux étrangers. L'on dira qu'on y a déjà pourvu; oui, mais dans une mesure restreinte seulement. On nous a donné la mécanisme voulu, mais la force motrice pour le mettre en mouvement manque encore. Un article de la loi de douane stipule qu'une cour de justice ayant décrété qu'une coalition existe, le Gouvernement a le pouvoir de réduire ou de supprimer complètement les droits sur les produits de toute telle coalition. Mais le devoir de recueillir la preuve contre telle coalition est laissé à l'initiative privée.

Je prétends que le Parlement, à la demande du Gouvernement, va sans dire, ayant décrété la loi douanière, c'est le devoir du Gouvernement de protéger le public contre les abus qui pourraient se commettre contre cette loi. Bien que les impositions de ces coalitions ou trusts représentent au total des montants considérables, elles n'affectent que légèrement chaque individu, et un particulier ne se donnera pas la peine de recueillir la preuve pour intenter les poursuites nécessaires. Il résulte que les coalitions existent et grandissent en force et en puissance, et, si je puis me permettre l'expression, en impudence. Comme exemple, je dirai qu'il est aussi certain que je suis ici, debout, en ce moment, qu'il existe une coalition des fabricants de papier. Adressez-vous à une douzaine de différents fabricants, et vous aurez de tous les mêmes prix: vous ne recevrez de chacun d'eux que les termes que les autres consentiront à vous accorder. Vous n'avez qu'à payer votre argent, recevoir ce que l'on vous donne, bon ou mauvais, et vous estimer heureux. J'ai entendu dire, et on ne l'a pas nié, que les fabricants canadiens vendent leur papier meilleur marché aux Etats-Unis qu'à leurs clients du Canada.

Je sais aussi de bonne source que l'on peut acheter le papier à journal ordinaire à Chicago et le faire livrer à Toronto, tous droits de douane et de transport payés, pour à peu près le prix que le vendent les manufacturiers du Canada, ce qui montre qu'une très petite partie des droits de douane va dans le Trésor, mais qu'ils profitent plutôt aux manufacturiers.

Bien que je sois absolument certain de ce que j'avance, et bien que les exactions de ces coalitions soient considérables, cependant je ne trouve pas qu'il vaille la peine pour moi, pour tout le bénéfice que j'en retirerai, de chercher des preuves et faire un procès pour établir l'existence de la coalition. Mais je prétends que la loi contre les coalitions devrait être traitée comme toute les autres lois, comme la loi des douanes et de l'accise par exemple. Le Gouvernement devrait nommer des fonctionnaires qui auraient le devoir de s'assurer s'il n'y a pas combinaison ou coalition au sujet de certaines marchandises, de recueillir des témoignages et instituer des poursuites. Lorsque quelqu'un essaie d'entrer dans le pays sans payer de douane des marchandises quelconques, quand bien même ce ne serait qu'un mouchoir de soie,

un douanier est à la frontière qui confisque les marchandises, et fait condamner à l'amende et punir si possible le coupable. C'est la même chose pour la loi d'accise, et c'est à propos. Il faut cela pour protéger le revenu du pays. Mais il est certainement aussi important de protéger les intérêts de la grande masse des consommateurs canadiens que de protéger le Trésor. Je ne parle que des manufacturiers, mais cela ne veut pas dire qu'il n'existe d'autres coalitions dans le pays, et je crois qu'il y en a plusieurs. Je cite le cas des manufactures de papier comme exemple, simplement parce que je suis plus au courant de ce qui se passe dans cette industrie que dans les autres.

On nous a dit que nous avions le Code criminel pour faire cesser ces coalitions dans le commerce.

On a essayé de s'en servir trois ou quatre fois, mais je regrette de dire que ces tentatives ont misérablement failli, en grande partie à cause de l'indifférence apparente des autorités légales et des longs retards que permet la loi. Je puis dire aussi qu'un grand nombre de personnes croient que la justice est trop clémente à l'égard de ces coalitions commerciales.

Pour terminer, je désire, comme ami et partisan du Gouvernement, lui demander qu'il s'occupe de cette question avec tout le zèle possible et immédiatement; et si le remède que je propose n'est pas le meilleur remède, que le Gouvernement adopte alors celui que dans sa sagesse il croira le plus propre à faire disparaître le mal, parce que chaque jour de retard permet aux coalitions de devenir de plus en plus fortes. Nous en avons eu un exemple dans la république voisine, où les trusts sont devenus tellement puissants qu'ils sont réellement les maîtres du peuple et qu'ils défient les parlements et les gouvernements; même les tribunaux craignent de les traiter d'une façon trop sévère. Si malheureusement un état de choses semblable se produisait dans notre pays, il faudrait demander l'aide de Dieu. Encore une fois, je demande à mes amis de faire leurs plus grands efforts pour délivrer le pays des tentacules de ces coalitions.

M. J. A. ARMSTRONG (Lambton-est): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député de Huron-sud (M. Maclean), qui a sévèrement critiqué plusieurs des département publics. J'approuve entièrement ce qu'il a dit au sujet des coalitions, et si ces coalitions existent dans le pays, il est certainement du devoir du Gouvernement de prendre une action quelconque à leur égard. L'honorable député nous a donné un grand nombre d'excuses pour l'augmentation énorme des dépenses publiques; mais il ne nous a pas parlé de certaines dépenses qui ont été faites dans son propre comté, sous ses yeux mêmes et avec son approbation, telles que la construction d'un quai à un endroit appelé Saint-Joseph, où toute la ville a été vendue l'année dernière, pour $700 de taxes.

M. M. Y. McLEAN: Je n'ai rien à faire avec cette dépense. Elle a téé approuvée par tout ceux qui ont représenté ce comté, y compris le dernier représentant.

M. ARMSTRONG: Je suis heureux d'entendre l'honorable député nous dire qu'il n'a rien eu à faire avec la construction de ce quai; mais pourquoi a-t-il permis au Gouvernement de continuer à dépenser de l'argent sur ce quai d'une année à l'autre, même l'année dernière encore, et depuis qu'il est membre de cette Chambre? Si mon honorable ami veut consulter le hansard, il verra que le ministre des Travaux public, en réponse à certaines questions, a fait connaître les chiffres de la dépense sur ce quai, pendant ces dernières années. Je sais que le dernier représentant de ce comté a condamné la dépense d'argent sur le quai de Saint-Joseph.

M. M. Y. MACLEAN: Aucune dépense nouvelle n'a été autorisée depuis que je suis député du comté. On avait commencé certains travaux quelque temps avant cela, et on voulait les achever.

M. ARMSTRONG: L'honorable député confirme exactement ce que j'ai dit. Il avoue que le Gouvernement a dépensé de l'argent sur ce quai simplement pour compléter les travaux commencés il y a quelques années. Je ne veux pas entrer dans les détails mais l'honorable député sait que l'entreprise accordée en premier lieu avait pratiquement pris fin et que le quai avait été en partie emporté par l'eau.

M. M. Y. MACLEAN: J'ai vu le quai l'année dernière et pas un pied n'en avait été emporté. Il n'y a pas de quai plus solide et mieux construit au Canada.

M. ARMSTRONG: Si l'honorable député n'a vu le quai que l'année dernière, il ne sait pas quelle partie en a été emportée par l'eau. J'ai vu des parties du quai gisant éparses sur les rives du lac Huron. L'honorable député sait parfaitement que de grands morceaux du quai ont été emportées par l'eau.

M. M. Y. MACLEAN: Je ne le sais pas.

M. ARMSTRONG: Il y a quelques années de cela. S'il approuve la dépense de $20,000 sur un ouvrage de ce genre, il peut bien approuver tout ce que le Gouvernement pourra faire. Mon honorable ami me permettra d'appeler son attention sur un autre quai, un quai construit tout près de son

comté à Grand-Bend. Ce quai a coûté $25,000 et on a dû y dépenser continuellement de l'argent pour le réparer. Il y a quelques années déjà le Gouvernement croyait le quai terminé, mais on l'avait construit sur le sable, et les eaux du lac Huron l'ayant terminé, le Gouvernement a dû dépenser des centaines et des milliers de dollars pour le réparer en la partie supérieure.

M. M. Y. MACLEAN: On n'a pas même dépensé $100,000 en tout sur ce quai.

M. ARMSTRONG: J'ai dit des centaines et des milliers de dollars. Lorsque des choses semblables se passent sous les yeux mêmes de l'honorable député et qu'il les approuve parce que l'argent est dépensé dans son comté, je ne puis m'empêcher de penser qu'il est prêt à appuyer le Gouvernement dans tout ce qu'il fera.

Je ne veux pas m'occuper plus longtemps de l'honorable député, mais je me contenterai de faire remarquer que la façon dont il a attaqué l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) au sujet de l'administration de diverses branches de son département comporte un blâme sévère de ce ministre. Mais laissons cela de côté, car je veux appeler surtout l'attention du Gouvernement sur notre commerce avec l'Allemagne. La situation est sérieuse et demande qu'on s'en occupe. La conduite du Gouvernement a eu pour effet de nous fermer le marché allemand, le deuxième au monde en valeur, pour nous, et nous a placés dans la position humiliante de ne pouvoir placer nos marchandises sur ce marché. Le seul marché que nous avons qui en vaille la peine pour nos produits agricoles, est le marché anglais, et ce marché est ouvert à tous les pays du monde, sur un pied d'égalité.

Mais voyons si le marché allemand vaut la peine qu'on s'en occupe. Il est vrai que nous exportons de grandes quantités de grains et de produits alimentaires en Angleterre, mais où ailleurs pourrait-on les exporter? Nous ne pouvons pas les envoyer en Russie ou aux Etats-Unis, parce que ces deux pays sont eux-mêmes de grands exportateurs de produits alimentaires. Le seul endroit où nous pouvons disposer de notre surplus de production est l'Angleterre. En 1907 la population de l'Allemagne était de 62,000,000 d'âmes; en 1850 elle n'était que de 35,000,000.

En 1908, seulement pour $500,000 valant de produits canadiens, d'après le rapport déposé par le ministre des Douanes il y a quelques jours, ont été exportés en Allemagne, tandis que d'autres pays avaient exporté pour des millions de dollars de leurs produits en Allemagne.

Les importations de l'Angleterre se sont élevées à $3,138,626,598, et ses exportations totales à $2,000,000,000. Nous pouvons juger alors si l'Allemagne mérite que l'on commerce avec elle.

L'Allemagne a importé pour $56,000,000, de chevaux et autres bestiaux. Le Canada ne lui a pas fourni une seule tête de ces bestiaux. Je m'étonne que mes honorables amis des provinces de l'Ouest qui font l'élevage de toutes sortes de bestiaux n'en aient pas vendu à l'Allemagne qui en achète pour $56,000,000.

Voyons maintenant la situation dans les provinces de l'Est. Prenons Ontario l'une des provinces qui produit le plus d'orge dans le Canada. Nous ne pouvons pas exporter notre orge aux Etats-Unis à cause de leur tarif. L'Allemagne a importé 96,000,000 de boisseaux d'orge pour lesquels elle a payé $57,000,000, et le Canada n'en a vendu que pour $625.

L'Allemagne a importé 41,700,000 de boisseaux d'avoine, valant $18,000,000, et le Canada n'en a envoyé sur cette quantité que pour $1,894. Ces chiffres sont certainement d'intérêt pour le cultivateur.

L'année dernière l'Allemagne a importé 25,000,000 de boisseaux de sarrasin pour lesquels elle a payé $18,000,000; elle n'en a pas acheté un seul boisseau au Canada.

Pour le blé maintenant; les producteurs de blé de l'Ouest doivent être certainement intéressés à en exporter en Allemagne qui l'année dernière en a importé 73,000,000, pour lesquels elle a payé $67,000,000, mais pas un boisseau n'a été importé du Canada. Additionnons ces quelques exportations importantes en Allemagne, et nous arrivons au chiffre de 236,000,000 de boisseaux de grain évalués à $216,000,000, sur lesquels le Canada n'a reçu que $2,619. Voyons maintenant l'article des pommes.

Les populations de la province d'Ontario sont profondément intéressées à l'industrie de la culture des pommes. Il y a deux ans, cette province a produit 18,000,000 de barils de pommes approximativement. Si on y ajoute la production de la Colombie-Anglaise et des autres provinces, on le voit, cette production atteint facilement le chiffre de 20,000,000 de barils. Nous en avons exporté 1,500,000 barils, ce qui laisse environ 18,500,000 barils au pays. Supposons que nous ayons consommé 8,500,000 barils de pommes; il resterait encore 10,000,000 de barils pour l'exportation. Or, le marché britannique ne peut guère consommer que 2,500,000 barils de pommes. En Allemagne, la consommation des pommes est plus forte qu'elle ne l'est en Grande-Bretagne. N'est-il pas naturel que nos grands producteurs de pommes désirent avoir accès au marché allemand? Il y a quelques années, nous y avons expédié $400,000 valant de pommes; mais l'industrie a été frappée d'une surtaxe en Allemagne et la conséquence est que, l'année dernière, nous n'avons exporté dans ce pays que pour $82 de pommes, et cela sur le meilleur marché mondial pour ce fruit et j'entends par là non seulement pour

les pommes fraîches, mais encore pour les pommes tapées et desséchées. Quand je vois des collègues prendre la parole dans cette enceinte législative, comme cela a eu lieu au cours des semaines dernières, pour demander au Gouvernement de rendre à ceux qui se livrent à la dessication de ce fruit une partie de la surtaxe qu'ils sont forcés de payer en Allemagne et lorsque je constate qu'on adjure le Gouvernement de faire disparaître cette surtaxe, il est grandement temps, à mon avis, que la question soit mise à l'étude. Les Etats-Unis ont exporté en Allemagne 28,000,000 de livres de pommes desséchées qui leur rapporte $2,400,000, en outre, 123,000 barils de pommes fraîches, pour lesquelles ils ont reçu $620,000, soit en moyenne $5 le baril. La quantité globale de pommes importées en Allemagne atteint le chiffre de 2,839,000 barils. Multipliez cette somme par 5 et vous aurez $14,000,000.

Assurément, cela intéresse les cultivateurs qui se livrent à la culture des pommes. La totalité des importations de produits agricoles, en Allemagne, a atteint le chiffre global de $300,000,000 l'année, dernière, et cela s'entend de produits similaires à nos produits indigènes, car ici il ne s'agit que des principaux produits de notre exploitation agricole. Je le répète, nous y avons exporté environ $500,000 valant. Il faut en convenir, le Canada est surtout pays agricole. En dépit de l'important développement de notre commerce, malgré l'extension de nos chemins de fer et le progrès de nos autres institutions commerciales, il est acquis que toutes ces industries sont subordonnées à l'industrie agricole: c'est le laboureur, tenant les mancherons de la charrue, qui aujourd'hui crée notre commerce, nos manufactures et nos chemins de fer. Il faut bien retenir ce fait: au lieu de n'offrir qu'un seul marché à nos cultivateurs, celui de la Grande-Bretagne, il faudrait leur ouvrir des débouchés dans tous les pays du monde et les mettre sur le même pied que les autres nations.

Etudions maintenant le commerce de l'Allemagne avec les autres pays. Quand on songe que le Canada n'exporte en Allemagne que $1,900,000 valant de marchandises, on serait naturellement porté à conclure que les exportations des autres pays se résument à peu de choses. Or, étudions la statistique des importations faites par des pays peu populeux. L'Australie, en 1907, a exporté en Allemagne $42,000,000 valant de marchandises. Citons la statistique des importations de quelques-uns de ces pays.

Importations en Allemagne, de divers pays, en 1907:

Australie	$ 42,075,000
Antilles anglaises	106,040,000
Afrique-Sud	11,016,000
Brésil	47,000,000
République Argentine et Patagonie	106,200,000
Chili	34,000,000
Etats-Unis	316,600,000
Grande-Bretagne	234,300,000
Canada	1,959,891

Voilà qui suffit pour nous rappeler que le commerce du Canada avec l'Allemagne n'est qu'une bagatelle et qu'il est grandement temps de nous préoccuper de cette situation et de mettre plus sérieusement la question à l'étude.

Etudions, par le menu, nos exportations de produits agricoles en Allemagne. Cette statistique est empruntée des rapports du commerce et de la navigation:

Produits agricoles canadiens exportés en Allemagne, en 1907:—

Fromage	$ 3
Orge	625
Avoine	1,894
Pommes	82
Farine de blé	1,742
Blé, produit en Canada	Rien.
Blé, non produit en Canada	248,000
Seigle, foin, pois, chanvre, beurre, chevaux, bêtes à cornes, porcs, moutons, viande de bœuf, jambon, viande de Mouton, lard fumé, volailles	Rien.

Parcourez toute la liste et vous comprendrez la situation qu'occupent nos grandes industries sur le vaste marché allemand qui figure au deuxième rang parmi les marchés mondiaux et qui est le seul pour ainsi dire, où nous puissions expédier nos produits, en dehors de la Grande-Bretagne. On ne saurait exagérer cette situation ni trop fortement exhorter le Gouvernement à mettre la question à l'étude, afin qu'il tente les efforts voulus pour s'entendre avec l'Allemagne, en vue de faire admettre nos produits sur le marché aux conditions les plus favorables. Analysons maintenant cette somme de $1,900,000, chiffre des exportations du Canada en Allemagne. Voici comment cette exportation se répartit. D'abord, dans cette exportation figurent $500,000 valant de produits agricoles, y compris la graisse, les pommes desséchées, la graine de trèfle et le son. Les machines agricoles représentent environ $774,000; les machines à coudres, les orgues et nombre de petits articles comme huiles pour la chevelure, gommes comestibles, représentent le reste de l'exportation.

Or, quelle est la situation du cultivateur canadien? Voyez la situation qu'il occupe à l'égard de l'exportation de ses produits sur les marchés mondiaux. La Grande-Bretagne est notre meilleur marché. Réjouissons-nous et félicitons-nous du chiffre énorme de nos exportations en Grande-Bretagne. Mais si la Grande-Bretagne nous manquait, vers quel marché expédierions-nous ces marchandises? Je le répète, il nous est impossible de les exporter ni aux Etats-Unis ni en Russie. Nous pouvons faire quelque exportation au Japon et en Chine, mais il

faut au préalable enseigner à ces populations à consommer les produits canadiens, avant qu'il nous soit possible de les exporter en grande quantité. Tournons maintenant nos regards vers le marché anglais et étudions la situation, au point de vue de la position que nous occupons. J'ai ici une statistique indiquant la totalité des importations en Grande-Bretagne et la situation qu'occupe le Canada sur ce marché, au regard des autres pays qui exportent leurs marchandises sur le même marché:

Produits.	Importations en Gr'de-Bretagne.	Exportations du Canada à la Grande-Bretagne.	Proportion des exportations du Canada à la G.-Bretagne	Exportations du Canada aux autres pays.
			p. c.	
Blé	97,000,000 bois.	47,000,000 bois.	50	1,619 bois.
Farine de blé	$33,000,000	$ 7,625,685	23	$ 31,879
Avoine	10,485,290 bois.	6,337,455 bois.	60	831,498 bois.
Pois	1,245,670 "	550,015 "	45	$ 118,609
Foin	97,424 ton'x.	33,911 ton'x.	35	....
Pommes	2,521,179 brls.	1,490,311 brls.	60	....
Fromage	$35,000,000	$22,886,671	66	$ 35,109

Il faut se rappeler que tous les autres pays jouissent des mêmes privilèges sur le marché britannique.

L'hon. M. PATERSON: On est frappé de la grande quantité de produits que l'Angleterre nous achète et la minime proportion de nos exportations en Allemagne, et cependant, si je saisis bien la pensée de l'honorable député, il nous conseille d'abolir la faveur de l'Allemagne qui importe achète 60 p. cent de nos principaux produits agricoles et cela, afin de nous concilier la faveur de l'Allemagne qui importe chez elle $2,000,000,000 de nos produits et nous impose son tarif maximum, parce que nous avons accordé un tarif privilégié à la Grande-Bretagne. L'honorable député veut-il l'abrogation de la préférence accordée à la Grande-Bretagne?

M. ARMSTRONG: C'est là une vieille question qui, comme certains fruits rustiques, revient annuellement sur le tapis ici. J'ai posé au ministre une question: Ne comprend-il pas que nous sommes pour ainsi dire forcés d'expédier nos marchandises en Grande-Bretagne, parce qu'il nous est impossible de les exporter ailleurs? Pouvons-nous les exporter aux Etats-Unis, pays qui a exporté $250 000,000 valant de produits similaires à ceux que nous exportons en Grande-Bretagne? Pouvons-nous les exporter en Russie?

L'hon. M. PATERSON: L'honorable député me pose une question et je réponds dans l'affirmative. Il affirme que nous avons expédié 60 p. 100 en Grande-Bretagne. Il reste encore 40 p. 100 de ce marché que nous pouvons exploiter.

M. ARMSTRONG: Si le ministre veut bien se reporter en arrière, il constatera que nous y exportions ces marchandises, longtemps avant son avènement au pouvoir.

L'hon. M. PATERSON: Pas en aussi grande quantité.

M. ARMSTRONG: Si ses souvenirs sont fidèles, le ministre doit se rappeler qu'il a catégoriquement déclaré à la tribune populaire qu'il allait ouvrir au peuple canadien le marché des Etats-Unis, un marché de 85,000,000. Il nous a dit qu'il allait ouvrir les marchés mondiaux aux agriculteurs canadiens. L'a-t-il fait? Non, bien au contraire. Il nous a pour ainsi dire fermé les portes du marché allemand qui tient le deuxième rang parmi les marchés mondiaux et voilà qu'aujourd'hui il cherche à éluder toute responsabilité, en s'abritant derrière la préférence accordée à la Grande-Bretagne. Qu'il nous dise donc en quoi les cultivateurs canadiens ont bénéficié de ce régime privilégié? L'autre jour, le député de Red-Deer (M. Clarke) a affirmé que ce régime privilégié est une politique de grande envergure, en ce qui concerne le développement du Canada et cela parce qu'il ouvre à nos produits agricoles le meilleur marché mondial, le marché de la Grande-Bretagne.

Il le sait parfaitement, nous avons accès au marché britannique, précisément sur le même pied que les autres nations.

L'hon. M. PATERSON: Nous y sommes sur un meilleur pied que les autres.

M. ARMSTRONG: La session dernière, le ministre a cherché à nous persuader que le cultivateur canadien obtient un prix plus rémunérateur pour ses produits sur le marché britannique, par suite de ce régime privilégié. J'ai mis le ministre au défi et je le défie encore de prouver que le consommateur britannique paie pour les produits canadiens un sou de plus qu'il ne paie pour

les produits de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de la Russie ou de tout autre pays. Il le sait parfaitement, la préférence n'accroît pas d'un seul sou le prix de nos produits agricoles.

L'hon. M. PATERSON : J'espère que l'honorable député ne pense pas que j'admette cela?

M. ARMSTRONG: Il sait qu'en accordant la préférence à l'Angleterre il nous a chassé du marché allemand et où seronsnous dans quelques années? L'ex-député de Lisgar disait que la petite province du Manitoba, avec ses 73,000 milles carrés, pouvait produire 500,000,000 de boisseaux de blé. Quand les deux autres provinces d'Alberta et de Saskatchewan avec leur 250,000 milles carrés de superficie produiront 500,000,000 de boisseaux où les enverrez-vous? Combien l'Angleterre en absorbe-t-elle? De combien augmente sa consommation? Si vous examinez les statistiques des cinq dernières années, vous constaterez que sa consommation diminue. Cela peut paraître une affirmation étrange, mais les honorables députés constateront qu'elle est exacte. Au lieu que la consommation des produits agricoles du Canada augmente sur le marché anglais, elle est en diminution. L'Angleterre n'achète que 93,000,00 de boisseaux de blé de tous pays. Où en serons-nous quand les marchés du monde nous seront fermés comme cela arrivera? Je demanderai au ministre comment nous pourrons écouler nos produits? Le ministre des Douanes sait parfaitement que si nous continuons à agir à l'étourdi avec nos traités et nos relations commerciales, nous serons placés dans une des positions les plus humiliantes qu'aucune nation puisse occuper.

L'honorable ministre dit que nous avons aujourd'hui 60 p. 100 du marché anglais, que demandez-vous de mieux, pourquoi n'obtenez-vous pas les 40 p. 100 qui restent? L'honorable ministre sait que si la République Argentine qui a envoyé l'an dernier pour $106,000,000 de produits agricoles en Allemagne pouvait expédier ces marchandises à meilleur compte sur le marché anglais, que sur le marché allemand, elle les enverrait en Angleterre. Quand le ministre prétend qu'ayant un débouché assuré de 60 p. 100 sur un marché quelconque, nous devrions nous efforcer d'avoir le débouché pour le tout, je dis que ce n'est pas parler avec justice envers le producteur canadien. L'honorable ministre sait que les navires qui vont porter aux pays étrangers les produits de la Grande-Bretagne doivent revenir avec des chargements et il peut se faire que les marchandises qu'ils rapportent soient vendues sur le marché anglais en concurrence avec nos propres produits et vous ne pouvez pas vous attendre raisonnablement à obtenir 90 p. 100 de la vente sur aucun marché.

L'hon. M. PATERSON: Quand l'honorable député a cité les relevés allemands il a donné les quantités et la valeur des grains; a-t-il calculé combien ces différents grains produiraient par boisseau?

M. ARMSTRONG: Je n'ai pas réduit le prix par boisseau. J'ai pris toutes les précautions pour me procurer des statistiques exactes. J'ai passé quelques moments avec le député-ministre du Commerce et de l'Industrie et je lui suis très obligé de l'aide qu'il m'a donnée pour obtenir ces statistiques.

L'hon. M. PATERSON: Pendant que l'honorable député parlait, j'ai fait un calcul rapide qui m'a permis de constater qu'un boisseau d'orge, par exemple, envoyé en Allemagne, rapporterait 40 centins. Ce prix ne serait pas considéré comme suffisant pour le producteur canadien, après avoir payé le transport et la douane, de sorte que le marché allemand ne lui paraîtrait pas important. Je voudrais savoir ce que vaudrait un boisseau.

M. ARMSTRONG: Cela vaudrait plus de 40 cents le boisseau.

L'hon. M. PATERSON: Environ.

M. ARMSTRONG: Environ. Je n'ai pas fait le calcul du prix au boisseau.

L'hon. M. PATERSON: Y aurait-il quelque avantage pour un agriculteur à vendre son orge 40 cents le boisseau, en payant le transport sur l'océan et la douane d'entrée sur le marché allemand? Ne peut-il pas faire mieux que cela?

M. ARMSTRONG: C'est un faible argument que présente le ministre.

L'hon. M. PATERSON: Non pas, je crois qu'il est bon. Je désire savoir quelle est la valeur du marché.

M. ARMSTRONG: L'Allemagne est un grand consommateur d'orge. Elle a importé 96,000,000 de boisseaux d'orge, pour lesquels elle a payé $67,000,000. L'honorable ministre croit-il que c'était un bon argument à présenter que de dire que nous ne devrions pas avoir accès sur le marché allemand? Il dit que l'orge se vend à 40 cents le boisseau. J'ai vu un temps où dans les fermes de l'Ontario on était assez satisfait d'obtenir 40 cents par boisseau.

L'hon. M. PATERSON : Mais il faut diminuer le transport . . . .

M. ARMSTRONG : Cela ne peut pas s'élever à beaucoup.

L'hon. M. PATERSON . . . et le tarif minimum.

M. ARMSTRONG : Dois-je comprendre que le ministre des Douanes n'est pas désireux que nous ayons accès du tout sur le marché allemand?

L'hon. M. PATERSON : Je désire savoir ce qu'il rapporte, pour voir si cela vaut la peine de sacrifier pour lui la préférence anglaise.

M. ARMSTRONG : J'ai essayé de montrer au ministre des Douanes que l'Allemagne a importé pour $56,000,000 de chevaux, 96,000,000 de boisseaux d'orge, 41,000,000 de boisseaux d'avoine, 25,000,000 de boisseaux de seigle, 73,000,000 de boisseaux de blé et je pourrais continuer jusqu'à la fin du tableau. L'ennui en groupant ces chiffres, c'est qu'ils sont donnés en kilos marks et pesos, de sorte qu'il faut faire beaucoups de calculs pour se rendre compte des quantités et de leur valeur. J'ai choisi un certain nombre de produits les plus importants de l'agriculture et je m'efforce de montrer que l'Allemagne a importé l'an dernier pour plus de $300,000,000 de produits agricoles semblables à ceux que nous récoltons et que nous n'avons pu envoyer des produits sur le marché allemand que pour une valeur de $500,000, par suite de la mauvaise direction de nos relations commerciales avec l'Allemagne par le gouvernement actuel.

L'hon. M. PATERSON: Mon honorable ami n'a pas démontré que nous ayons fait quoi que ce soit pour nous fermer ce marché.

M. ARMSTRONG: Le ministre des Douanes sait parfaitement ce qu'il a fait. Personne ne le sait mieux et je ne crains pas de dire que s'il étudie ces chiffres il se rendra compte qu'il est temps que nous ouvrions des négociations commerciales avec l'Allemagne.

L'hon. M. PATERSON: Qu'avons-nous fait à l'Allemagne?

M. ARMSTRONG: Il y a en Chambre un certain nombre de nouveaux députés et je n'ai aucune objection à dire ce que l'honorable ministre a fait à l'Allemagne.

En 1896, nous étions une nation favorisée aux yeux de l'Allemagne. Nos marchandises entraient en Allemagne en vertu de la clause de la nation la plus favorisée ou en vertu du tarif le plus bas possible. Le Gouvernement vint au pouvoir et dans le premier budget qu'il présenta, le ministre des Finances accorda une préférence de 12½ p. 100 à l'Allemagne. Quand cette préférence de 12½ p. 100 fut accordée, sir Charles Tupper se leva et déclara clairement qu'il faudrait comprendre l'Allemagne dans le traité. Le ministre des Finances s'étonna de cette proposition. Mais avant qu'une année ne se soit écoulée, nous constatâmes qu'il demandait à l'Angleterre de dénoncer le traité conclu entre elle et l'Allemagne. L'Angleterre dénonça le traité entre elle et l'Allemagne tel qu'il existait alors et en tant que le Canada en faisait partie.

Mais l'Angleterre a eu bien soin de faire en sorte que ses propres affaires et celles des autres colonies ne soient pas comprises dans cet arrangement, car je dois vous dire qu'aujourd'hui l'Angleterre et les autres colonies envoient leurs marchandises en Allemagne avec le bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée, tandis que le Canada a non seulement contre lui le tarif maximum, mais il a encore à son désavantage une surtaxe qui lui est imposée. Qu'ont fait de plus ces honorables ministres? En 1898 ils ont augmenté la préférence de 25 p. 100. L'Allemagne a dit: Si c'est de cette façon que le Canada nous traite, s'il nous maltraite ainsi nous allons lui imposer le tarif maximum. Le résultat est qu'aujourd'hui le Canada est soumis au tarif maximum. En 1900, le Gouvernement a augmenté la préférence à l'égard de l'Angleterre à 33⅓ p. 100. L'Allemagne a dit: Ils sont résolus à nous blesser davantage encore, mais nous allons leur imposer une surtaxe sur toutes les marchandises canadiennes qui entreront chez nous. L'Allemagne a introduit dans ses lois, une disposition prévoyant la perception d'une surtaxe, mais elle n'a pas appliqué cette surtaxe avant un ou deux ans après que le Gouvernement eut imposé la surtaxe aux marchandises allemandes qui entraient chez nous. Les produits agricoles qui allaient du Canada en Allemagne continuèrent à entrer dans ce pays avec le bénéfice de la clause de la nation la plus favorisée jusqu'à il y a un an ou deux, et ce n'est qu'à quelques-uns de ces produits que l'Allemagne a, tout récemment, imposé la surtaxe. Telle est la situation exacte et pourtant les honorables députés de la droite nous diront que la préférence qu'ils ont accordée à l'Angleterre a pu leur permettre de donner aux agriculteurs du pays un avantage merveilleux. Je n'ai pas le temps aujourd'hui d'approfondir davantage la question, mais l'honorable ministre sait très bien qu'une grande partie des marchandises qui entrent au Canada, sous le bénéfice de la préférence britannique, entrent par l'intermédiaire de commissionnaires de la Grande-Bretagne et que ces marchandises sont les produits des pays étrangers. Personne ne sait mieux cela que le ministre lui-même. Je voudrais pouvoir montrer la position que ce gouvernement occupe relativement au tarif préférentiel, mais je n'en ai pas le loisir. Je désire que la Chambre comprenne bien l'importance d'avoir accès sur le marché allemand pour nos produits agricoles et le plus tôt nous pourrons y entrer, le mieux ce sera pour le Canada. Vous pouvez être assurés qu'il nous faudrait des années pour pouvoir développer notre marché en Allemagne, même quand nous y au-

rons accès. Si vous examinez les chiffres qui se rapportent aux produits que les autres pays envoient en Allemagne, vous ne pourrez pas faire autrement que d'être humiliés en constatant que le Canada y envoie si peu de chose.

M. BLAIN: Le ministre des Douanes a interrompu mon honorable ami de Lambton-est pour lui dire que 96,000,000 de boisseaux d'orge importés par l'Allemagne étaient estimés à 40 cents seulement, le boisseau.

L'hon. M. PATERSON: Oui, environ.

M. BLAIN: Si mon honorable ami veut faire le calcul il trouvera que cette orge a été évaluée à 60 cents le boisseau au lieu de 40 cents. Cela fait une différence considérable.

L'hon. M. PATERSON: De l'orge à 60 cents le boisseau, en payant le transport océanique et le droit minimum en Allemagne, combien cela vous donne-t-il de bénéfice, l'honorable député peut-il me le dire? Sera-ce 35 cents net du boisseau?

M. ARMSTRONG: C'est un peu comme la déclaration faite récemment par le ministre. Il a déclaré alors que c'était 40 cents du boisseau, et aujourd'hui il reconnaît que c'est 60 cents.

L'hon. M. PATERSON: Vous êtes tombé d'accord avec moi là-dessus.

M. ARMSTRONG: Je n'ai pas pu prendre le temps de faire le calcul.

L'hon. M. PATERSON: Moi non plus.

M. ARMSTRONG: L'Allemagne importe de grandes quantités de produits agricoles. et le fret sur les marchandises canadiennes exportées en Allemagne ne saurait guère dépasser quelques cents par boisseau. Nous en étions à faire l'examen des chiffres relatifs au commerce anglais, et nous cherchions à découvrir ce que c'est que la Grande-Bretagne importe de l'étranger; car on nous donne à entendre que nous fournissons une proportion tellement grande des produits que l'Angleterre importe que nous serions tentés de croire que les autres pays ne fournissent presque rien. Voici le tableau des importations de la Grande-Bretagne à provenance de certains pays, et de ses exportations à destination de ces mêmes pays:

Importations totales.

Du Canada	£ 28,029,461
De l'Australie	33,836,353
De la Nouvelle-Zélande	17,783,729
De la République Argentine	26,479,724
Des Etats-Unis	133,683,631

Exportations totales.

Au Canada	£10,220,973
En Australie	27,146,803
En Nouvelle-Zélande	9,441,908
En République Argentine	18,294,492
Aux Etats-Unis	58,052,574

Le ministre des Douanes aime à nous parler du merveilleux développement du commerce canadien en comparaison du commerce d'autres pays; mais les chiffres que je vais citer indiquent malheureusement que le progrès de notre commerce n'est pas aussi grand que celui du commerce d'autres pays. Voici un tableau indiquant le total des importations et des exportations de diverses pays:

Importations:	
République Argentine	$ 285,860,683
Australie	252,137,295
Nouvelle-Zélande	84,207,256
Etats-Unis	1,194,341,792
Canada	370,786,525
Exportations:	
République Argentine	$ 296,204,369
Australie	354,411,335
Nouvelle-Zélande	97,668,924
Etats-Unis	1,860,773,346
Canada	280,006,606

On observera que, dans le cas de la plupart de ces pays, la balance du commerce est généralement du bon côté, mais en ce qui regarde le Canada la balance est contre nous dans la mesure de $118,000,000, et dans nos relations avec les Etats-Unis, elle est contre nous dans la mesure de $100,000,000 Laissez-moi dire encore un mot de nos relations avec l'Allemagne; c'est principalement dans ce but que j'ai pris la parole. Je ferai observer au ministre des Douanes que l'état déplorable de nos relations commerciales avec l'Allemagne, outre les pertes que nous subissons directement de ce fait, exerce une influence tellement funeste au point de vue de l'immigration, qu'il ne nous arrive plus guère de colons de nationalité allemande, et pourtant ils sont probablement les colons les plus utiles qu'il soit possible de recruter pour un pays comme le nôtre. La république Argentine accorde de généreuses subventions de terres aux colons allemands, et le gouvernement des Etats-Unis favorise activement l'immigration à provenance de ce pays; mais le gouvernement canadien dépense des centaines de mille dollars à recruter des colons médiocres à provenance de l'Europe méridionale, et ne fait aucun effort pour engager les Allemands à venir s'établir dans notre pays. Quand je songe aux sommes que nous dépensons pour développer notre commerce avec les pays étrangers et à l'état déplorable des relations commerciales du Canada avec l'Allemagne, je ne puis que me sentir humilié. Notre Gouvernement dépense $200,000, en vue de stimuler les échanges entre notre pays et la France, tout convaincu qu'il doit être pourtant, que ce pays n'importera jamais que fort peu de notre blé, de notre avoine, de notre orge ou d'aucun de nos produits agricoles. Nous subventionnons des compagnies de navigation maritime sur le Mexique, littoral

de l'est et littoral de l'ouest; nous cherchons à développer nos exportations sur le Japon et la Chine dont les habitants n'ont pas encore appris à consommer nos produits. Mais l'Allemagne qui pourrait être un des plus forts consommateurs au monde de nos produits naturels reste sans un seul agent commercial du Canada.

Nous avons un agent commercial en Chine et au Japon, mais nous n'en avons pas en Allemagne, et nous n'en n'avons pas davantage aux Etats-Unis, auxquels nous expédions pour $100,000,000 de marchandises. Je prie le ministre des Douanes de mettre cette question sérieusement à l'étude et de faire en sorte que dans un avenir rapproché notre gouvernement en vienne à conclure avec l'Allemagne une convention satisfaisante. Voyez les Etats-Unis, dont le gouvernement, l'année dernière, a envoyé une commission en Allemagne, commission dont les membres ont été fêtés et festoyés dans toutes les parties de l'empire et sont revenus après avoir jeté les bases d'une convention commerciale satisfaisante entre les deux pays. Mais au Canada, chaque fois que je prends la parole pour signaler l'état peu satisfaisant de nos relations avec l'Allemagne, le ministre des Finances me reproche de manquer de patriotisme et le ministre de l'Agriculture condamne M. Armstrong de ce qu'il ose parler ainsi. Monsieur l'Orateur, lorsqu'on voit notre gouvernement tellement satisfait de lui-même, tellement prêt à faire le sacrifice de notre commerce avec l'empire allemand, il est temps que quelqu'un le rappelle au sentiment du devoir en cette matière. Voilà treize ans que nous sommes témoins de cet état de choses; combien de temps encore cette attitude d'hostilité va-t-elle se maintenir ? La guerre de tarif que notre gouvernement a inauguré il y a treize ans, a eu les effets les plus pernicieux sur notre commerce, et à cette onzième heure, je fais appel au ministère pour qu'il mette fin à cet état de choses.

En terminant j'insisterai auprès du Gouvernement sur la nécessité de conclure avec l'Allemagne dans un avenir rapproché, un arrangement satisfaisant pour le plus grand avantage de nos agriculteurs et de nos fabricants, ainsi que du peuple allemand lui-même.

M. ALEX B. WARBURTON (Queen) (I.-P.-E.): Monsieur l'Orateur, en dépit de la longueur du présent débat sur le budget, l'importance du sujet me parait suffisante pour justifier tout membre de la députation d'exprimer ses vues sur la condition financière et industrielle de notre pays. En ma qualité de député de nomination récente et s'intéressant vivement à la prospérité du Canada, je m'en voudrais de laisser se terminer ce débat sans faire connaître mes vues, même si ce doit être qu'en très peu de mots. C'est avec le plus grand plaisir que je me joins à nombre de mes collègues du même parti politique que moi pour féliciter le ministre des Finances du bilan qu'il a pu soumettre à la Chambre. Le ministre des Finances nous a tellement habitué à l'entendre annoncer des surplus que je me demande comment nous accueillerions un exposé budgétaire annonçant un déficit. Mais nous sommes tellement persuadés de l'habileté pratique et financière de l'honorable ministre que nous comptons bien ne jamais être les témoins d'une pareille calamité tant qu'il sera en fonction. D'autre part, on ne saurait exiger que tous les membres de la députation soient du même avis à cet égard. Cela indiquerait une tendance vers la perfection, et nous ne sommes pas encore assez avancés pour cela.

L'honorable député préopinant s'est laissé emporter par l'enthousiasme en nous exposant les avantages du marché allemand. Nous reconnaissons tous, sans doute, qu'il serait de notre intérêt d'obtenir accès à ce marché à des conditions justes et honorables; mais, tant d'un côté que de l'autre de la Chambre on admettra, je pense, qu'à moins d'obtenir du peuple allemand ces conditions justes et honorables, nous faisons mieux de rester comme nous sommes; on ne nous contraindra pas à abaisser notre tarif en faisant claquer le fouet sur nos têtes. Le gouvernement allemand s'est permis de nous dicter une ligne de conduite à l'occasion de l'établissement du droit préférentiel anglais.

En somme, il nous a dit que si nous osions accorder à la métropole un traitement préférentiel que nous n'accorderions pas en même temps à l'Allemagne, l'Allemagne nous en ferait coûter, et sur-le-champ elle nous a placé sous le régime de son tarif maximum. Je le déclare franchement, tout désireux que je sois de voir se rétablir les échanges entre l'Allemagne et le Canada, en ma qualité de membre de la députation je ne voudrais pas consentir à l'abolition de la surtaxe tant que l'Allemagne persistera dans son attitude actuelle vis-à-vis de nous. Je considère le Canada sous le jour d'une nation jeune encore mais appelée à de grandes destinées doit maintenir sa dignité dans ses rapports avec l'Allemagne et toute autre nation. Qu'est-ce que l'honorable député nous demande de faire? Nous savons tous à quoi il vise; nous aimerions nous-mêmes à voir se produire ce résultat; mais demande-t-il que nous nous mettions à la merci de l'Allemagne et que nous courbions humblement l'échine pour recevoir notre châtiment?

M. ARMSTRONG: N'y a-t-il pas d'autre moyen?

M. WARBURTON: Il paraîtrait que non. Je n'ai pas été formé à cette école de politique. Mes parents et les parents de mes pa-

rents étaient de l'ancienne école libérale; nous avons toujours été disposés à contracter de nouvelles amitiés, et je n'entends pas renoncer à cette pratique. Mais j'espère ne jamais voir le jour où je consentirais à obtenir un avantage pour mon pays moyennant le sacrifice de son honneur. Le marché allemand peut avoir été fermé temporairement à notre classe agricole; mais je ne pense pas que ce soit pour toujours. Le peuple allemand est doué, je crois, d'assez de bon sens.

La classe mercantile allemande et le peuple allemand, en général, sont doués, je crois, de plus de sens commun que leurs gouvernants; et j'ai lu à plusieurs reprises dans les journaux, ces années dernières, que les intérêts commerciaux de l'Allemagne sont à se concerter en vue de rétablir le mouvement des échanges avec le Canada, se rendant compte que ce serait une folie de la part de l'Allemagne de se lancer dans une guerre de tarif contre notre pays. Ce n'est pas le Canada qui a inauguré cette guerre de tarif, c'est l'Allemagne; et tant que l'Allemagne persistera dans cette ligne de conduite, la surtaxe, à mon avis, devrait être maintenue. L'honorable député et ses amis me paraissent faire preuve d'inconséquence en prenant à cet égard une attitude aussi tranchée. Ses amis lui ont prodigué leurs applaudissements, et j'en conclus qu'ils sont entièrement d'accord avec lui. C'est une guerre de tarif, disent-ils, et récemment il a été rumeur que nous étions menacés d'une autre sorte de guerre avec l'Allemagne. Tant d'un côté que de l'autre de la Chambre, personne que je sache ne s'est montré disposé à recevoir sans reginmber une volée de l'Allemagne. Nos amis de la gauche sont de fidèles patriotes; ils se proposaient d'accomplir de grandes choses s'il éclatait une guerre véritable avec l'Allemagne, et je serais de tout cœur avec eux. Ils se sont montrés disposés à contribuer, au besoin, des dreadnoughts, au prix de plusieurs millions de dollars, en vue d'agiter le chiffon rouge sous les yeux du taureau allemand.

Cependant quand l'Allemagne menaça ce qu'elle croyait être une faible colonie d'une guerre de tarif, nos honorables adversaires prétendent que nous n'aurions pas dû relever le défi, et que le Canada aurait dû céder.

M. ARMSTRONG: Je suis obligé de corriger mon honorable ami lorsqu'il prétend que j'ai dit que le Canada aurait dû céder. Mon honorable ami sait parfaitement qu'il ne dit pas la vérité.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. WARBURTON: Je suis prêt à accepter les explications de l'honorable ami, mais je ne crois pas qu'il ait le droit de prétendre que je dis des choses que je sais être fausses. Si je ne l'ai pas bien compris, c'est dû à mon ignorance de la langue anglaise.

M. ARMSTRONG: J'en appelle au règlement. J'ai déclaré que ce que vient de dire l'honorable député à mon sujet est absolument sans fondement, et il doit le retirer.

M. WARBURTON: L'honorable député prétend que ce que j'ai dit est faux. Si j'ai dit une chose fausse, je la retire avec plaisir. Je regretterais baucoup de dire une fausseté au sujet de mon honorable ami ou de qui que ce soit. Mais l'interprétation que j'ai donnée à ses remarques est celle, je n'en doute pas, que lui ont donnée beaucoup d'autres députés. Si j'ai mal compris, comment se fait-il que mon honorable ami ait à plusieurs reprises au ministre des Douanes et au Gouvernement, en général, de se mettre à l'œuvre et d'en venir à un arrangement avec le gouvernement allemand.

M. ARMSTRONG: Y a-t-il du mal à cela?

M. WARBURTON: Il n'y a pas de mal à cela, mais la conclusion qu'il faut en tirer, à mon avis du moins, c'est que nous devons faire des avances à l'Allemagne qui nous a menacé et a cherché à nous intimider, en lui disant que nous sommes prêts à défaire ce que nous avons fait si elle veut admettre nos produits sur ses marchés.

L'hon. M. PATERSON: Et abolir le traitement de faveur accordé à l'Angleterre.

M. WARBURTON: Oui. L'honorable député ne nous a pas dit s'il était prêt à cesser ce traitement de faveur, mais je suppose que c'est ce qu'il a dans l'idée, car sans cela à quoi servirait de demander à l'Allemagne de ne pas nous imposer son tarif maximum? La raison pour laquelle l'Allemagne a adopté un tarif hostile au Canada, c'est parce que nous avons accordé ce traitement de faveur à l'Angleterre.

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

Reprise de la séance.

M. WARBURTON: Avant la suspension de la séance je discutais la question de nos relations commerciales avec l'Allemagne, et à ce propos, je considère que l'attitude prise par le dernier orateur de la gauche (M. Armstrong) n'est pas compatible avec celle que prend le critique financier attitré du parti conservateur, l'honorable député de Toronto-nord. Dans son discours sur le budget, l'autre soir, ce dernier, parlant des relations commerciales des Etats-Unis avec les autres pays, faisait observer qu'ils se gardaient toujours de faire des arrangements qui pussent les embarrasser, et de cette manière, ils étaient toujours en état, en négociant avec un pays, de ne s'occuper

que de ce dernier, sans tenir compte des autres. En traitant avec l'Espagne, par exemple, les Etats-Unis n'avaient à s'occuper que de ce qui pouvait le mieux convenir aux Etats-Unis et à l'Espagne. Une fois lancé dans cette voie, l'honorable député de Toronto-nord, ajoute:

Je suis absolument d'avis que le vieux système des traités avec la clause de la nation la plus favorisée embrouille, embarrasse et nous cause constamment des difficultés. Avec notre commerce qui se développe si largement, je crois que nous ne pouvons pas continuer plus longtemps sans nous dispenser d'étudier avec soin cette question et sans nous former une opinion à ce sujet.

Il y a un autre motif qui me fait demander au Gouvernement de s'arrêter pendant quelque temps, et de différer de faire ces arrangements commerciaux avec plusieurs pays étrangers. Je fais partie de ce groupe d'hommes qui croient que si nous pouvons conclure une convention raisonnable entre la Grande-Bretagne et nous-mêmes, nous ouvrirons un champ au commerce le plus riche, le meilleur et le plus sûr du monde.

Je jette un coup d'œil sur ce grandd empire britannique et je trouve qu'il n'y a pas un climat dont il ne jouisse et qu'il n'y a pas un produit qui se récolte, qui ne puisse être récolté en plus ou moins grande abondance dans les limites de l'empire. En ce qui concerne la puissance de la production et les facilités de commerce, cet empire est absolument tout-puissant.

Je ne suis pas loin de partager l'opinion de l'honorable député de Toronto-nord sur ce point, mais ces remarques me paraissent incompatibles avec l'attitude prise par mon honorable ami (M. Armstrong). Si le principe posé par l'honorable député de Toronto-nord est bon, il faudrait s'opposer à toute négociation entre le Canada et un autre pays, en vue d'établir des relations commerciales sur une base spéciale. Je recommande ces remarques de l'honorable député de Toronto-nord aux réflexions des honorables députés de la gauche, car si elles sont sages et judicieuses, elles ne s'accordent guère avec les théories émises par l'honorable député (M. Armstrong) et quelques-uns de ses amis.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt et non sans amusement le discours prononcé l'autre soir par l'honorable député de Dauphin (M. Campbell). C'est un orateur agréable que nous aimons toujours à entendre, mais je crois que mon honorable ami, qui est un homme de cœur, regrettera, après réflexion, quelques-unes des choses qu'il a dites. Tous ses coups n'ont pas été loyalement portés.

Il a parlé des fleurs qui ont été déposées sur les pupitres de différents députés, pour célébrer leur élection, mais il a dit qu'il n'y en avait pas sur le pupitre de l'honorable ministre des Mines, quand il est revenu reprendre son siège.

C'est vrai qu'il n'y avait pas de fleur sur son pupitre quand il est venu prendre

son siège et que personne ne lui en a envoyé quand il a été défait à Victoria, mais je préférerais avoir été défait comme un homme que d'avoir été élu comme son adversaire, par les moyens que l'on sait.

L'honorable ministre me pardonnera de parler de lui, mais je considère que les remarques qu'on s'est permises sur son compte l'autre jour, ne sont pas de celles qu'il convient d'adresser à un vaillant adversaire qui a succombé dans un combat loyal. Il est inutile de revenir sur les moyens employés pour assurer la défaite de l'honorable ministre du revenu de l'Intérieur à Victoria, et je déclare que ce que je vais dire ne s'adresse à aucun membre de cette Chambre. Mais je dis qu'en dehors du Parlement, il semble exister dans les rangs les moins recommandables des conservateurs, un parti près de discréditer ce parti et je suis certain que les chefs conservateurs et tous les membres de l'opposition regrettent une pareille conduite.

Quoiqu'il en soit, cette tactique méprisable a été employée et l'est encore; il n'y a pas le moindre doute que quelqu'un, agissant dans les prétendus intérêts du parti conservateur a eu recours à des moyens autres que ceux qu'on emploie ordinairement dans les luttes électorales, pour assurer la défaite du ministre du revenu de l'Intérieur et n'a pas même reculé devant un acte criminel.

C'est pourquoi je dis que ce n'est pas le fait d'un gentilhomme de reprocher sa défaite à l'honorable ministre du revenu de l'Intérieur. Les honorables députés de la gauche seraient peut-être excusables de s'en prendre à d'autres membres du parti libéral qui sont restés sur le carreau, mais après une lutte honorable, mais dans le cas actuel, ces remarques me paraissent fort déplacées, en ce qui concerne le ministre des Mines. L'honorable ministre a bravement arboré ses couleurs. Quand il est entré dans la lutte à Victoria, il savait que le combat serait rude, par suite de l'agitation causée par la question de l'immigration asiatique; en acceptant la politique du Gouvernement sur cette question, il savait qu'il s'aliénait une quantité de suffrages. Il est marché au combat sachant qu'il aurait cet obstacle à surmonter, et s'il a été vaincu, il est tombé en brave.

Nous avons beaucoup entendu parler de la balance du commerce. Je croyais que cette question avait été débattue à fond, en plus d'une circonstance, dans cette Chambre et dans le pays, sans parler du débat actuel. Je ne reprendrai pas la discussion sur cette théorie, car je considère que ceux qui m'ont précédé, se sont dignement acquittés de cette tâche. Mais quand j'entends nos adversaires parler de cette chose économe, de cette balance de $118,000,000, à notre détriment, et des conséquences dé-

sastreuses qu'elle doit avoir sur la prospérité du pays, je me demande comment il se fait que toutes les nations qui ont des balances de commerce adverses, sont prospère, tandis que celles qui ont une balance du commerce en leur faveur, ne sont pas prospères.

Si je ne me trompe, la Russie a une balance du commerce en sa faveur. D'un autre côté, l'Angleterre, comme nous le savons tous, a toujours eu, depuis nombre d'années, une énorme balance du commerce adverse. Au Canada, la balance du commerce est généralement contre nous, et ceux qui voient ce qui se passe dans le pays peuvent-ils nier que le Canada soit un pays prospère? Jamais le Canada n'a été aussi prospère qu'aujourd'hui. Dans la petite province d'où je viens, dans les Provinces maritimes, dans Ontario et Québec, dans l'Ouest sur les côtes du Pacifique, le peuple est plus à l'aise qu'il ne l'a jamais été. Comment concilier cette prospérité, qui se fait sentir de tous côtés, avec la théorie de nos adversaires qu'une balance du commerce adverse, est une cause de ruine? Je crois qu'en calculant la balance du commerce, les honorables députés de la gauche oublient une foule de choses.

Je ne sache pas qu'on tienne le moindre compte quand il s'agit d'établir la balance du commerce, sur les effets personnels et autres des $70,000,000 de richesse qu'apportent les immigrants américains entrant au Canada. Je ne sache pas qu'en établissant la balance de notre commerce il soit tenu compte des sommes considérables qui entrent ainsi au Canada. Je ne sache pas que le calcul de la balance du commerce porte en aucune façon sur la partie la plus précieuse de l'actif national, qu'il embrasse les hommes et les femmes qui viennent s'établir au Canada.

En outre, puisque cette balance adverse du commerce est chose tellement terrible et détestable que, au dire des membres de la gauche, les droits sont entièrement préjudiciables aux cultivateurs canadiens et tout à l'avantage des cultivateurs américains—et il se peut bien qu'ils n'aient pas tort—comment se fait-il que les cultivateurs de la république voisine, patrie par excellence de l'impôt, s'enfuient de leur pays par milliers, par dizaine de milliers, pour venir s'établir dans l'Ouest canadien où les taxes pèsent moins lourdement sur les gens et où, s'il fallait en croire nos adadversaires, elles seraient beaucoup plus préjudiciables aux cultivateurs que celles des Etats-Unis.

C'est avec la plus grande curiosité— et je ne trouve pas de mot qui donne une plus juste idée de mon sentiment—que j'ai prêté l'oreille au discours de l'honorable député (M. Cowan) qui a donné la réplique à mon honorable collègue de Nanaïmo (M. Ralph Smith). Il a dit qu'à certaines réunion, à laquelle l'honorable député de Nanaïmo avait fait allusion, il avait évoqué le souvenir d'événements passés. Le cas que ces deux honorables collègues ont signalé à la Chambre me paraît bien de nature à éveiller les souvenirs. A en juger par les observations de mon honorable ami, on dirait que les pires éléments du parti conservateur se sont ligués pour faire tomber dans le discrédit les membres de la Chambre appartenant à ce parti qui connut des jours de gloire. Le représentant de Vancouver est du nombre des victimes du microbe redoutable de l'erreur typographique, qui semble exercer de si grands ravages au sein des circonscriptions et des populations conservatrices.

Vers la fin de son discours, s'affranchissant de toute réserve, l'honorable député (M. Cowan) a cru devoir jeter le gand au premier ministre et à tous ses collègues du cabinet. Ces sortes de défis, lancés à la façon de personnages de Kipling, ne dénotent guère de prudence ou de sagesse chez leur auteur. En compagnie de mon honorable collègue (M. Prowse), j'ai réussi à remporter une circonscription électorale, et je crois que je pourrais encore le faire; mais je considère que cette campagne électorale m'a donné assez de mal pour que je m'abstienne de lancer des défis à droite et à gauche, pour que je me repose jusqu'à ce que sonne encore une fois l'heure de la bataille. Sur ce point, je suis sûr que mon sentiment est celui de l'honorable député (M. Staples) dont les regards se portent en ce moment sur moi. Les bravades de cette sorte ne dénotent guère de sagesse chez celui qui les fait.

J'ai dit que l'honorable député de Vancouver (M. Cowan) a évoqué certains souvenir; qu'il me soit donc permis d'en évoquer à mon tour. Pendant la dernière législature du Parlement, je n'avais pas l'honneur d'être membre de la Chambre, mais il me fut souvent donné de suivre, du haut de la galerie, les débats qui avaient lieu sur le parquet de la Chambre. Je me rappelle que deux membres de la gauche semblaient avoir une prédilection toute particulière pour les défis. Je suis certain que ceux qui étaient ici avant la dernière élection générale n'ont pas perdu le souvenir de ces bravades à l'adresse du premier ministre, de chacun de ses collègues du cabinet et de tous ceux qui osaient prendre parti pour ce gouvernement odieux. Ces défis, je dois dire que nul ne semblait en faire grand cas. Un honorable collègue, véritable chevalier-errant de la politique, a pris part au combat qui nous a ouvert les portes de la Chambre, tandis que d'autres tombaient dans la mêlée. Ce collègue (M. Chew) n'avait jamais occupé un siège à la Chambre, mais cela ne l'empêcha pas d'aller se mesurer dans Simcoe-est avec un membre du Parlement qui s'était permis de lancer de ces défis et dont je me contenterai de dire qu'on ne le voit plus ici.

Un autre député, un représentant du Nouveau-Brunswick, se plaisait également à lancer des défis et à dénoncer fort bruyamment les ministériels; mais un de mes amis, médecin aussi habile que savant, qui n'occupait pas de siège à la Chambre avant la dernière élection générale, a su appliquer à la politique certains des procédés que la pratique de son art lui avait rendus familiers, et faire disparaître du monde politique celui que l'on avait si souvent entendu dénoncer ses collègues. L'honorable et savant collègue (M. McAllister) qui lui a succédé semble avoir joué le rôle d'entrepreneur de pompes funèbres aussi bien que celui de l'homme politique, puisqu'il a réussi à écraser son adversaire sous une majorité d'à peu près 350 voix. On conviendra donc avec moi que bien mal avisé est celui qui se complaît à lancer de tels défis.

L'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) a traité les questions financières de façon limpide et complète, et bien que je ne partage pas entièrement sa manière de voir, je considère qu'il s'est très heureusement acquitté de sa tâche. Il nous a demandé si nous savons d'où proviennent les excédents, ajoutant que si nous ne les avions tirés du gousset des gens, ils s'y trouveraient encore. J'en conviens avec lui, pourvu toutefois que les gens n'eussent pas fait servir leur argent à quelque autre fin. Que les deniers publics soient versés par le peuple, c'est chose qui saute aux yeux. L'honorable député trouve-t-il à redire aux excédents? Aimrait-il mieux qu'au lieu d'avoir des excédents, le Gouvernement contractât des dettes nouvelles chaque fois qu'il aurait des travaux permanents à faire exécuter?

Il paraît que du 1er janvier 1904 au 1er octobre 1913, nous devons faire face à des échéances dont le chiffre total est de £23,400,000. L'honorable député (M. Perley) a dressé un tableau des effets émis par les diverses colonies pour démontrer que ceux du Canada sont en baisse. Il a comparé la baisse de nos obligations à la situation des effets des autres nations sur les places diverses; il a établi une comparaison entre notre 3 p. 100 qui, d'après lui, se vend à 93½, et les effets publics des colonies australasiennes, y compris la Nouvelle-Zélande dont les obligations, de 85 qu'elles étaient en 1906, a-t-il dit, étaient cotées à 87 en 1908, cependant que celles des autres colonies australasiennes accusaient une hausse proportionnelle. Néanmoins, toutes sont encore cotées à cinq, six et même sept points au-dessous des effets canadiens. Il semble que bien qu'ayant baissé de 3½ points, ces derniers conservent encore une bonne avance.

C'est à l'aide de ce raisonnement que l'on a cherché à démontrer que le crédit du Canada est en baisse à cause de la façon dont le gouvernement actuel négocie ses emprunts et gère les affaires du pays. L'honorable député ne semble pas avoir perçu le fait certain que ses propres données mettent en lumière: c'est que les colonies sœurs des mers australes n'ont pas encore conquis, dans le monde de la finance, la faveur à la quelle elles ont droit depuis longtemps. Rien, ce me semble, ne s'oppose nécessairement à ce que l'Australie ou la Nouvelle-Zélande vendent leurs obligations aussi avantageusement que le Canada. Ces effets, chacun s'accorde à les considérer comme des valeurs de tout repos. Le preneur d'effets australiens est certain d'être remboursé; en achetant ces valeurs à bas prix, il fait un placement de nature permanente qui lui rapporte un gros intérêt. Ce qui me paraît se dégager des chiffres de l'honorable député, c'est que le Canada, dont les effets sont depuis longtemps considérés comme des valeurs de tout premier ordre, est au premier rang des nations dont les valeurs sont cotées très haut et fort recherchées, tandis que d'autres nations, dont les effets devraient avoir autant de valeur que les nôtres, sont encore assujéties aux vicissitudes de la hausse et de la baisse; et il me semble bien difficile de prévoir quand leurs valeurs seront cotées aussi haut que les nôtres.

Pour les fins de la discussion, j'étudierai la situation de la Nouvelle-Zélande sans m'attarder à exposer celle des autres états des régions australes. De la façon dont le ministre des Finnances a négocié ses divers emprunts à longue et à brève échéance, du peu de discernement qu'il a montré en les faisant échoir à des dates rapprochées, on a conclu en certains quartiers que le crédit du Canada doit nécessairement être en baisse. C'est ainsi que l'honorable député (M. Perley) a dit que de janvier 1904 à octobre 1913, le Canada devra payer £23,400,000 sterling. Il a cité comme exemple la Nouvelle-Zélande, dont les valeurs sont l'objet d'une hausse très lente, mais qui, selon lui, accusent un relèvement assez prononcé pour indiquer que la situation financière de cette colonie s'améliore tandis que la nôtre se gâte.

Il y a trois ou quatre semaines, quand il s'est agi de savoir s'il y avait lieu de contribuer à la marine de l'Angleterre, j'ai fait observer qu'en offrant un " dreadnought " à la Grande-Bretagne et en lui en promettant un autre au besoin, la Nouvelle-Zélande me paraissait faire montre de générosité plutôt que de justice, c'est-à-dire qu'elle faisait des présents représentants plusieurs millions de dollars quand elle aurait dû payer ses dettes. L'étude de la situation financière de la Nouvelle-Zélande m'a fait constater que la dette nette de cette colonie était, en 1908, de £63,524,961, ou d'au-delà de $300,000,000, c'est-à-dire qu'elle est aussi considérable que la

nôtre. J'ai constaté aussi que le revenu ordinaire de la Nouvelle-Zélande était de £8,766 343, pour l'exercice 1907-1908, et son revenu territorial, de £250,000, soit un total de £9,000,000, ou environ $45,000,000, c'est-à-dire un peu plus de la moitié du revenu du Canada. D'après le recensement de 1906, la population de cette colonie, y compris les Maoris, ne chiffre pas tout à fait à 1,000,000—suivant les données de l'annuaire statistique, elle est de 989,555 âmes; autrement dit, qu'en ce pays qu'on nous a vanté pour son progès et la hausse de ses valeurs, la dette publique est de $345 pour chaque homme, femme et enfant, y compris les Maoris, tandis qu'au Canada elle n'est que d'environ $45 par tête.

Quand je vois un pays comme la Nouvelle-Zélande, dont les richesses naturelles sont si prodigieusement abondantes, rétrograder ainsi, je ne m'étonne plus qu'on n'attribue pas à ses effets publics la valeur qu'ils devraient avoir. Je vais me fonder sur les données de l'annuaire officiel de la Nouvelle-Zélande, édition de 1908, pour faire voir la situation véritable de cette colonie:

> Le 31 mars 1908, la dette publique, déduction faite du fonds d'amortissement (£2,928,-936), se chiffrait à £63,524,961, c'est-à-dire qu'elle s'est accrue de £2,248,419 dans le cours de l'année. Pour racheter la dette nette, il faudrait à peu près sept fois notre revenu actuel, ordinaire et territorial.

Pour racheter la dette nette du Canada, il suffirait de trois ans et demi, peut-être même moins, de notre revenu. On conviendra avec moi, j'en suis sûr, que rien n'est plus absurde que ces comparaisons que l'on a voulu établir entre le Canada et la Nouvelle-Zélande ou les autres colonies de l'Orient. Je ne lasserai pas la bienveillance de la Chambre en citant des statistiques relatives aux autres colonies. Ces données-ci doivent suffire. Voici ce que je relève un peu plus loin:

> En mars 1890, la dette nette par tête de la population (non compris les Maoris) était de £60 5s. 3d.; de £57 9s. 9d. en 1895; de £61 17s. 3d. en 1900; de £66 7s. 4d. en 1905, et de £67 15s. 1d. en 1908.

Et lorsque les Néo-Zélandais auront commencé à émettre des obligations et à contracter des emprunts pour payer ces deux " dreadnoughts " leur dette sera augmentée de £4 par tête. Il est trop tôt pour comparer les entreprises et les opérations financières d'un pays comme celui-là avec celles du Canada. Mais, allons plus loin. Je désire vous montrer dans quelle position se trouve la Nouvelle-Zélande en matière d'échéances. Pendant les neuf prochaines années, nous aurons £23,500,000 d'emprunts à rembourser; mais la Nouvelle-Zélande occupe le premier rang par le chiffre de ses emprunts dont l'échéance est proche. Le même rapport nous apprend que:

> La forte somme de £29,150,302 sera exigible le 1er de novembre 1929; un emprunt de £9,-580,674 est remboursable le 1er janvier 1940, et un autre de £9,659,980 le 1er d'avril 1945, soit une dette de £48,390,956 rachetable pendant l'exercice de 1929-1930 ou plus tard.

Je n'abuserai pas de votre indulgence en lisant d'autres extraits de ce rapport ou en citant d'autres pays du Levant. Si l'on compare le crédit public et le cours des effets publics du Canada avec le cours des obligations des pays qui ont été mentionnés, on conviendra avec moi que les valeurs canadiennes sont mieux cotées que les autres ne l'ont jamais été ou ne le seront avant plusieurs années.

L'autre soir, parlant du chiffre de la dette par tête, le représentant de Toronto-nord a dit:

> Le point capital c'est la contribution que le Gouvernement fait payer à chaque individu pour toutes les dépenses d'administration. Si mon honorable ami avait examiné ce côté de la question il aurait trouvé les choses dans un état différent. En 1896 le peuple ne payait que $5.46 par tête de taxes; l'année dernière mon honorable ami lui en a fait payer $11 par tête. Voilà un point vital.

Je demanderai à mon honorable ami, si lui et ses amis peuvent regarder devant eux, au lieu de jeter les yeux en arrière, et tâcher d'oublier le profond découragement dans lequel le Canada a été plongé pendant les dernières années de leur régime. A son avènement, le présent ministère a brisé les entraves mises à l'ardeur de notre population et l'abondance a régné. Le commerce et le revenu du pays ont augmenté par à-coups, et ceux qui se préparaient à partir pour l'étranger sont demeurés dans leurs foyers et les exilés sont revenus dans leur patrie. Personne n'a oublié l'exode des habitants de différentes parties de l'Est du Canada vers les Etats-Unis et, si mes souvenirs sont fidèles bien peu des nôtres revenaient alors du pays voisin. Mais tout cela a changé et aujourd'hui les étrangers nous arrivent de différents endroits. Une sage et vigoureuse croisade en faveur de l'immigration a été entreprise et a eu pour résultat de peupler nos provinces de l'Ouest. Notre population a augmenté de 40 p. 100 depuis 1896 et les nouveaux venus nous aident à supporter le fardeau des taxes qu'on dit écrasant.

Mon honorable ami ne doit pas oublier que jamais, ni sous le présent gouvernement, ni sous tout autre gouvernement, toutes les taxes prélevées sur la population n'ont été versées dans le coffre public; mais je crois qu'une plus grande partie des

taxes tombent aujourd'hui dans le coffre public qu'il n'en tombait lorsque le ministère dont il a fait partie était au pouvoir. Vu la politique financière qui régnait alors, on croyait à bon droit qu'une grande partie des marchandises dont nous avons besoin se fabriquait au Canada sans que le gouvernement du pays en retirât aucun avantage.

M. BLAIN: L'honorable député veut-il expliquer comment la vente la plus avantageuse d'obligation dont nos annales fassent mention a eu lieu un an après l'avènement du présent gouvernement?

M. WARBURTON: L'honorable député me pose une question à laquelle on a déjà répondu. C'est qu'à ce moment-là, le loyer de l'argent était peu élevé sur les marchés monétaires de l'univers et qu'il n'était pas difficile de placer des obligations de tout repos. L'argent coûtait moins cher qu'aujourd'hui. Cette remarque ne s'applique pas exclusivement aux obligations. Il y a quatre ou cinq ans, un cultivateur pouvait, en hypothéquant sa terre, emprunter à un taux d'intérêt inférieur au taux actuel. J'en sais quelque chose car je suis agent de compagnies de prêt. Depuis deux ans, le taux de l'intérêt a augmenté même pour les prêts hypothécaires les plus sûrs. Je ne puis expliquer pourquoi l'argent était bon marché en 1896, mais nous savons que, cette année-là, il coûtait moins cher sur tous les marchés monétaires de l'univers. Je laisse aux financiers le soin d'en expliquer la cause. Un jour viendra sans doute où le loyer de l'argent baissera de nouveau.

Pour revenir à ce que je disais, la situation s'est améliorée au Canada et la population vit dans une plus grande aisance. Point n'est besoin d'aligner des chiffres pour prouver que la population est plus riche qu'il y a treize ans. Il suffit de parcourir les chemins et les rues pour s'en convaincre. Les nôtres mangent mieux, s'habillent mieux, consomment davantage, ce qui fait grossir le revenu. Cela n'a rien d'étrange. Le commerce du pays a doublé ce qui a fait tomber de plus fortes recettes dans le coffre public. Ceux qui se dirigeaient vers le sud et traversaient la frontière prennent une autre direction. Ils reviennent au Canada et contribuent à gonfler le revenu.

Un soir des jours derniers, le représentant de Brantford (M. Harris) a prononcé dans cette enceinte un excellent discours dans lequel il a mentionné un article remarquable paru, le même jour, dans le "Citizen", d'Ottawa. Le lendemain, le "Citizen", revenant sur cet article, en publia un autre très bien écrit, mais dont la note dominante—je pourrais presque dire la teneur—consistait à dire qu'il ne fallait pas réveiller le passé, qu'il n'était pas bon de revenir sur les anciennes opérations financières ni de comparer le système actuel de comptabilité à celui qui était en vigueur sous un gouvernement précédent.

Depuis quelques années l'opposition cherche à enterrer le passé, mais comment pourra-t-elle réussir tant qu'elle aura pour critique financier—contre lequel je n'ai rien à dire—un homme qui, selon toutes les probabilités serait ministre des Finances si les conservateurs obtenaient le pouvoir avant la fin de sa carrière politique? Est-ce que les conservateurs, lorsqu'ils traitent la question financière ne se bornent pas uniquement à faire revivre le passé?

Je désire parler brièvement de la question des primes et je déclare dès maintenant que je n'ai pas beaucoup d'admiration pour cette pratique. Mais je préfère les primes à des droits élevés, et je reconnais que parfois l'intervention des primes a du bon, comme l'intervention du bistouri en chirurgie. Je n'admets pas le principe d'une distribution générale de primes, pas plus que le principe de la protection, quoique nous ayons besoin d'un revenu pour gérer les affaires publiques et qu'un tarif de revenu soit indispensable. Cependant, je remarque que les industriels qui touchent des primes préféreraient obtenir plus de protection et c'est ce qui m'engage à donner aux primes la préférence sur une protection élevée.

Il est admis que, lorsque les droits sont établis, les fabricants peuvent prélever sur les consommateurs ce que ces droits permettent d'exiger sans s'exposer à la concurrence étrangère; mais, si les fabricants reçoivent des primes dès qu'ils dépassent le montant de la prime et que leurs rivaux étrangers interviennent, le prix que paient les consommateurs des produits primés baisse. Voilà pourquoi je préfère le système des primes à une protection élevée.

Nous avons entendu de nombreux arguments touchant le mode de comptabilité adopté par le Canada. Il est peut-être surranné, mais l'inconvénient d'un changement consisterait dans la difficulté d'établir des comparaisons entre la situation financière à deux époques différentes.

En terminant, je dirai que j'ai entendu l'exposé budgétaire du ministre des Finances avec beaucoup de contentement et de plaisir. Je savais que les temps étaient critiques et j'ai été surpris que le ministre ait pu ajouter un nouvel excédent à tous ceux qu'il a pris l'habitude d'entasser depuis son entrée en fonctions.

M. J. W. MADDIN (Cap-Breton): Monsieur l'Orateur, au cours du présent débat, j'ai été frappé des tentatives multipliées faites par des députés de la droite afin d'indiquer la grande différence qui existe, disent-ils, entre le tarif actuel et la politique de protection du parti conservateur. Il m'a semblé que tous les orateurs qui se sont

succédé du côté ministériel avaient pour principal objet de dauber le représentant de Toronto-nord; et il était manifeste qu'un trop grand nombre d'entre eux étaient portés à considérer le discours de mon collègue à un point de vue pessimiste.

Le représentant de Red-Deer a cité des vers d'un poète écossais et je me permettrai de lui citer un distique qui pourra lui servir de sujet de méditation ainsi qu'à ses amis politiques:

The world's a very funny place where each man plays his role,
The optimist looks at the doughnut; the pessimist sees but the hole.

Et si les députés ministériels considéraient avec optimisme le discours du représentant de Toronto-nord, ils y trouveraient bien d'autres choses que ce qu'ils y voient.

Je me demande si, en somme, il y a une aussi grande différence entre le présent tarif et celui qui existait lorsque le parti libéral est arrivé au pouvoir en 1896. Nous savons qu'avant cette date, il avait l'habitude de dénigrer la protection de Vancouver jusqu'à Halifax et Charlottetown, et de menacer de l'extirper radicalement. Au nombre des établissements industriels dont elle était censée avoir fait la fortune au préjudice de la masse des travailleurs du Canada, on comptait les maisons Frost et Wood et Massey-Harris. Pourtant, le premier ministre n'était pas au pouvoir depuis très longtemps lorsqu'il fit entrer au Sénat l'honorable Melvin Jones et l'honorable Frank Frost, afin que les intérêts de ces fabriques d'instruments aratoires fussent bien protégés au parlement canadien.

Cela explique dans une certaine mesure pourquoi, depuis treize ans, le Gouvernement, qui était partisan d'un tarif pour les seules fins du revenu, n'a abaissé que le 2½ p. 100 les droits sur les instruments aratoires.

Non content de parler du budget, l'honorable député de Red-Deer a cru devoir s'écarter de ce sujet pour faire des insinuations malveillantes à l'égard de la population de la Nouvelle-Ecosse. Je cite ses paroles:

Je devrai toujours me rappeler que la Nouvelle-Ecosse est habitée par une race d'hommes qui observent le jour du sabbat et gardent tout ce dont ils peuvent s'emparer.

L'honorable député de Digby, (M. Jameson) qui a suivi l'honorable député de Red-Deer ayant censuré ses observations, l'honorable député de Red-Deer a fait remarquer à l'honorable député de Digby que ce dernier citait mal ses paroles. L'honorable député de Red-Deer a dit:

Je demande pardon à mon honorable ami, j'ai dit qu'ils descendaient d'une race d'hommes qui avaient cette réputation.

Cela diffère complètement de ce que le compte rendu des débats lui a fait dire. Quoi qu'il en soit, l'honorable député de Digby fut ensuite suivi par l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith); celui-ci informa l'honorable député de Digby que l'honorable député de Red-Deer avait tout simplement voulu badiner. L'honorable député de Red-Deer n'a pas dit qu'il voulait tout simplement badiner, et si l'honorable député de Nanaïmo vient présenter des excuses en son nom et prétendre qu'il a dit cela en riant, j'ose le prévenir que la population de la Nouvelle-Ecosse, elle, n'y entend pas badinage. Je demanderai aux membres des deux côtés de la Chambre qui représentent des comtés de la Nouvelle-Ecosse, s'ils peuvent bien tolérer qu'on parle ainsi de la population de cette province.

M. McKENZIE: Cela ne vaut pas la peine qu'on s'en occupe.

M. MADDIN: Je le crois bien. Toutefois, je répondrai à l'honorable député de Red-Deer que la population de la Nouvelle-Ecosse observe le jour du sabbat; qu'elle observe aussi la Règle d'Or lui enseignant comment traiter tout ce qui lui tombe dans les mains. Je puis assurer à l'honorable député de Red-Deer, pour qui j'ai beaucoup de respect, que ce n'est pas par esprit de susceptibilité que je me trouve blessé de son allusion aux gens de ma province natale.

Après avoir ainsi parlé de la population de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable député de Red-Deer a dit, au sujet de la politique nationale:

Je ne vois pas d'autre objet à la protection, et jamais sa tendance ne lui a mérité le titre pompeux de politique nationale. Qu'on me montre en quoi ses effets au sein des classes diverses de la société lui valent ce titre!

On constate chaque jour que chez les nations ues plus profondément protectionnistes, les marchandises exportées en quantité énorme se vendent à beaucoup meilleur marché à l'étranger que dans le pays de production. Un Américain bien informé et très au fait du commerce du fer me disait l'autre jour qu'en janvier 1908, à Pittsburg, les Américains, grâce à la politique nationale, payaient les rails d'acier $28 la tonne, tandis qu'à la même date, on les payait $19.50 la tonne à Middlesborough, sur le littoral nord-est de l'Angleterre. Si la politique nationale consiste à voler ses compatriotes pour vendre à vil prix aux étrangers et faire la fortune de quelques particuliers, la protection à outrance est une politique vraiment nationale; autrement, elle ne l'est pas du tout.

M. M. CLARK: L'honorable député me permettrait-il de dire que mes observations avaient rapport à l'année 1906 et non pas à l'année 1908?

M. MADDIN: Cela ne fait rien au principe. Je tiens à déclarer à l'honorable dé-

puté que la politique nationale du parti libéral-conservateur n'était pas une politique de protection à outrance, ce parti n'a jamais prôné de politique comme celle-là, il a prôné une politique de protection adéquate en faveur des industries canadiennes, ce qui n'implique pas nécessairement une protection outrancière. Au contraire, cela peut vouloir dire un tarif très peu élevé, selon les avantages à sauvegarder. L'honorable député aurait pu s'abstenir de citer en particulier l'item des rails d'acier pour donner de la consistance à son argumentation. Pour ce qui est du beurre, du fromage et de la farine, ces denrées coûtent plus cher dans le pays de production que sur le marché du pays où on les exporte. Au cours d'une enquête qui a eu lieu devant un conseil de conciliation dans ce pays, des mineurs anglais ont affirmé sous serment avoir payé le fromage canadien 4 cents de plus par livre, dans la Nouvelle-Ecosse, qu'ils auraient dû le payer en Angleterre, et la farine "Five Roses", farine de ménage fabriquée dans la province d'Ontario, peut être arrêtée à North-Sydney, en route pour Terre-Neuve, et vendue là à cinquante cents de moins par baril, que les plus grandes maisons du comté de Cap-Breton n'ont à payer pour l'y amener. Je dirai aussi que le bœuf de la province d'Ontario expédié dans le comté de Cap-Breton en entrepôts frigorifiques s'achètent à meilleur marché dans ce comté qu'à Ottawa. L'honorable député n'avait donc pas besoin d'aller si loin pour trouver un exemple. Mais l'exemple qu'il a donné ne répond pas à son argument.

Il en est ainsi dans les pays qui jouissent du libre-échange, les prix y sont régis par les conditions de la production et l'on ne saurait prétendre que c'est à cause d'un tarif protecteur que les objets manufacturés se vendent plus cher dans le pays où on les fabrique que sur les marchés où on les exporte. Certains députés ont cherché à nous convaincre et à convaincre le pays, je suppose, que la politique du parti libéral diffère beaucoup de celle que le parti libéral-conservateur avait adoptée, et je n'ai aucun doute qu'en suivant jusqu'au bout le raisonnement de certains membres de la droite, on verrait que le libre-échange est véritablement le système qu'ils désirent voir régner un jour. Cependant, je demanderai aux honorables députés des provinces de l'Ouest et de la province d'Ontario sur quels articles ils considèrent que le tarif établi entre 1878 et 1896 était si élevé, et si le tarif actuel n'est pas aussi élevé que celui-là. Le nom n'y fait rien, et personne ne manquera de reconnaître dans la politique actuelle du parti libéral l'ancienne politique nationale de sir John A. Macdonald et de sir Charles Tupper.

M. J. W. MADDIN.

Un article du budget dont on n'a pas beaucoup parlé au cours de ce crédit, c'est le charbon. Dans son exposé budgétaire, l'honorable ministre des Finances n'en a pas dit un traître mot; mais avant 1896, époque de son arrivée au pouvoir, le parti libéral, y compris l'honorable ministre des Finances, le très honorable premier ministre et plusieurs députés qui les appuient à l'heure qu'il est, songeaient beaucoup à l'industrie houillère et se disaient les fervents amis des mineurs et des industriels de la Nouvelle-Ecosse. Dès la première saison que suivit l'arrivée du parti libéral au pouvoir en 1896, M. Tisdale, au nom de sir Charles Hibbert Tupper, posa la question suivante:

M. TISDALE (pour sir Charles Hibbert Tupper) demande:

Le premier ministre a-t-il reçu un télégramme rédigé dans les termes suivants:

Pictou, 18 juin 1896.

A l'honorable Wilfrid Laurier,
Montréal.

Par suite des fausses représentations faites par les conservateurs, il est extrêmement important que des assurance soient données que l'industrie de la houille sera protégée. Répondez.

(Signé): E. M. MACDONALD.

Le premier ministre répondît dans les termes qui suivent:

Lac-Noir, Québec.

Monsieur A. E. Macdonald,
Pictou.

La politique à suivre sera conforme aux principes énoncés dans le programme libéral adopté à la convention d'Ottawa. L'industrie de la houille sera soigneusement sauvegardée.

(Signé): WILFRID LAURIER.

Si ces télégrammes ont été expédiés et reçus, le premier ministre voudrait-il expliquer ce que signifient les mots "L'industrie de la houille sera soigneusement sauvegardée?"

Le premier ministre (M. Laurier) a reçu un télégramme identique à celui qui vient d'être cité, et il a adressé une réponse identique à celle qui vient d'être lue, et le premier ministre explique maintenant que les mots "L'industrie de la houille sera soigneusement sauvegardée" signifient que lorsque le temps sera venu l'industrie de la houille sera sauvegardée soigneusement.

Cette explication de la part du très honorable premier ministre était alors significative et elle l'est encore. Je tiens à faire remarquer que depuis deux ans l'industrie houillère dans la Nouvelle-Ecosse a souffert de graves dommages. Durant ces deux années, le marché de Montréal a été envahi par les marchands de charbon américain qui y ont placé 664,000 tonnes de cette marchandise savoir: 90,000 tonnes de poussière de charbon 400,000 tonnes de charbon bitumineux et 174,000 tonnes d'anthracite. C'était en l'année 1908. Cette année-là il est entré par le Saint-Laurent 664,000 tonnes de charbon américain de plus qu'en 1906. Je cite ces chiffres pour faire voir

quel chemin le charbon américain se fraie sur notre marché, par voie du Saint-Laurent, au détriment du charbon canadien, et je les cite afin que le très honorable premier ministre s'occupe de veiller avec soin aux intérêts qu'il est vraiment temps qu'on y veille. Durant l'hiver dernier, les affaires, relativement à cette ligne de commerce, ont été absolument stagnantes dans la Nouvelle-Ecosse. Il n'y a pas que le premier ministre qui ait fait preuve d'anxiété au sujet de cette industrie. En 1897, quand le ministre des Finances (M. Fielding) quitta le poste de premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, pour le poste plus élevé et plus onéreux qu'il occupe aujourd'hui dans cette Chambre, l'honorable G. Murray fut choisi pour le remplacer. M. Murray commença par en appeler au peuple en 1897. La question en jeu dans cette élection fut de savoir si le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse devait ou ne devait pas recourir à pareille tactique et faire influencer le gouvernement fédéral, par un ami en haut lieu qui n'était autre que le ministre des Finances, à assurer à l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse la protection qu'il lui fallait. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald), qui était candidat à cette élection s'efforça, tout comme M. Murray, lui-même, de convaincre le peuple que si le droit imposé sur le charbon bitumineux par le parti conservateur en 1896 ne suffisait pas, le gouvernement libéral d'Ottawa imposerait un droit sur l'anthracite également. Et en 1898, après avoir remporté la victoire, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), prononçait, à la législature, en réponse à l'adresse, un discours dont je me permettrai de citer certain passage:

Quelques-uns de nos amis qui font partie de l'opposition peuvent être portés à dire que l'attitude que nous avons prise signifie que nous avons adopté la politique des conservateurs. Je me propose d'établir qu'ils ont tort. Quelle était l'attitude du parti conservateur sur cette question? Il se disait le protecteur tout particulier de l'industrie houillère de ce pays, il affirmait qu'il lui accordait une très grande protection; il prétendait, monsieur l'Orateur, qu'il fallait le maintenir au pouvoir si l'on voulait que les ouvriers des mines de charbon fussent assurés de leur pain et de leur beurre. C'était à croire que ce gouvernement, aux yeux duquel la protection était chose si excellente, était disposé à épuiser toutes les ressources de sa politique de protection en faveur de cette seule industrie.

Ce n'est pas ce que fit le parti conservateur. Nous voyons qu'il n'a pas appliqué le tarif protectionniste à l'industrie houillère. Nous voyons lorsqu'il s'agit de l'importation des produits requis à l'exploitation de cette industrie, que l'ancien gouvernement imposait un tarif de moins de 10 p. 100 en moyenne. Quel titre peut-il avoir, à son point de vue, de s'appeler le protecteur de l'industrie canadienne? Sa politique d'un tarif basé sur le revenu n'a pas été, dans ce cas-ci, une politique protectionniste à aucun degré. Je dis que l'ancien gouvernement, en présence de l'attitude du peuple américain, aurait dû, afin de pouvoir s'attribuer le titre de protecteur de l'industrie houillère, imposer un droit sur l'anthracite. Il n'aurait pas dû permettre l'importation, franc de douane, de $4,000,000 valant de charbon par année, tandis que les exportateurs de l'Ohio étaient les mêmes qui, au congrès, s'écriaient: "Il faut écraser le Canada tant que nous pouvons."

Telle était l'attitude de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) à la législature de la Nouvelle-Ecosse en 1898. Il déclara que les conservateurs auraient dû, pour mériter le titre de protecteur de l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse, imposé l'anthracite aussi bien que le charbon bitumineux, et il fit observer le déplorable état de choses qui permettait l'importation en Ontario de $4,000,000 valant de charbon américain en franchise. Bien, il est entré pour $20,000,000 dans cette province au cours du dernier exercice, tout du charbon américain, et l'empiètement de nos voisins sur le marché de Montréal que monopolisait jadis entièrement la Nouvelle-Ecosse s'est accru de 600,000 tonnes, qui représentent tout le travail d'hiver d'un grand nombre de mineurs de la Nouvelle-Ecosse et du Cap-Breton. Et cet état de choses existe en face du tarif américain, qui établit une distinction injuste de 7 cents par tonne contre notre charbon. En vertu de l'article 415 du tarif des Etats-Unis, notre charbon est imposé de 67 cents la tonne de 28 boisseaux de 80 lbs. chacun, ou 67 cents la grosse tonne de 2,240 lbs, comparé à 53 cents par tonne de 2,000 lbs que nous imposons sur le charbon américain. C'est une différence de 7 cents la tonne en faveur du charbon américain contre le nôtre. En apparence, c'est peu de choses, mais quand on sait qu'une différence d'un cent ou deux cents la tonne sur une adjudication publique de plusieurs centaines de milliers de tonnes peut faire pencher la balance, l'on sait combien il est important de modifier notre tarif de façon à faire cesser cette distinction préjudiciable.

J'ai été frappé du manque d'unanimité qui caractérise les remarques des honorables députés de l'autre côté de la Chambre sur la question du charbon. Nous nous rappelons tous des observations de l'honorable député de Cap-Breton et Victoria-nord (M. McKenzie) le 22 courant au soir. Je les approuve entièrement. Mais j'ai été aussi frappé par les remarques de l'honorable député de Nanaïmo èM. Ralph Smithî Rien moins que le charbon en franchise le satisfera. Il m'a semblé, par conséquent, qu'il manquait d'unité dans les rangs ministériels sur cette question. La députation sera peut-être intéressée de savoir que l'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie) a traité cette question dans une précédente occasion. Voici comment il s'exprimait en 1902 devant la législature de la Nouvelle-Ecosse:

Nous consacrons peut-être plus d'attention dans la Nouvelle-Ecosse à nos pêcheries, nos houillères et nos usines métallurgiques. C'est un plaisir de constater que l'industrie houillère est sur un meilleur pied qu'elle ne l'a jamais été, et en parlant de cette industrie, j'aborde un sujet qui me touche de prêt, car je représente un comté qui possède une des plus grandes industries houillères au Canada, la plus grande sans contredit de la Nouvelle-Ecosse. Nous avons dans le comté de Cap-Breton la compagnie houillère du Dominion. Nous avions coutume d'avoir l'association général des houillères qui a changé de nom, bien que les mines soient encore exploitées par la compagnie métallurgique de la Nouvelle-Ecosse, laquelle est favorablement connue pour ses entreprises, à par celle qu'elle exploite dans le comté de Cap-Breton.

Lorsque la compagnie houillère du Dominion vint s'établir au Cap-Breton, il y a sept ans, la production totale de charbon sur l'île, y compris la quantité extraite et expédiée par l'association générale, et la production de toutes les mines en exploitation sur l'île du Cap-Breton était de 800,000 tonnes. C'était à cette époque une quantité énorme. Quand nous considérons que c'était la production totale il y a sept ans, et que nous avons l'assurance positive de M. Donkin, gérant de la compagnie Dominion, que la production de l'année courante par cette compagnie seule est de 3,000,000 de tonnes, nous avons une preuve de prospérité qui n'a peut-être pas d'égale dans d'autres pays, et le gouvernement de cette province mérite certainement d'être félicité pour le bon fonctionnement de sa politique sur l'industrie houillère.

Et plus loin l'honorable député ajoutait:

Il ne m'appartient pas de dire aujourd'hui si le Gouvernement devrait ou non imposer un droit sur le charbon, mais je dirai que je suis prêt à appuyer n'importe quelle mesure qui tendra à la protection de l'industrie houillère ou de toute autre industrie de la Nouvelle-Ecosse, et si un droit de douane est nécessaire pour protéger l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse, eh bien, imposons un droit de douane. Mais j'ajouterai non pas de ma propre autorité, mais de l'aveu des personnes intéressées, que l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse pour sa part est indépendante des droits de toute nature. La production des mines de la compagnie houillère du Dominion ne suffit pas à l'alimentation des usines de Sydney et d'Everett, dans le Massachussett, et les autres compagnies en ont plein les mains d'alimenter les autres marchés.

Je ne veux pas être mal interprété: je suis en faveur de l'imposition d'un droit sur le charbon et du paiement d'une prime sur le fer, et de toute chose et n'importe quoi que l'on jugera nécessaire à la protection de toute industrie établie ou qui s'établiera plus tard dans la Nouvelle-Ecosse ou dans le Dominion. Mais ceux qui sont intéressés dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse m'ont assuré qu'ils sont indépendants des droits de douane. Tel est l'état de l'industrie houillère au Cap-Breton, et je suis sûr que la même ère de prospérité règne aux autres ports de la province.

Le résultat de cette entreprise est que ceux qui y sont engagés et dont l'existence en dépend vivent heureux et contents. Il est avéré qu'autrefois ceux qui dépendaient des mines du Cap-Breton pour vivre étaient oisifs pendant quatre, cinq et six mois de l'année, et que les gages qu'ils gagnaient pendant les six autres mois servaient à payer les dettes, de sorte qu'ils n'avaient jamais un sou en poche. Aujourd'hui les circonstances sont changées, et ces ouvriers peuvent obtenir du travail toute l'année; l'on entend même des plaintes qu'on n'a plus un moment de répit. C'est une plainte, cependant, qui ne saurait attirer notre sympathie.

Voici donc quelques-unes des observations des honorables députés de la droite en parlant sur la question du charbon. Et en présence de celles que l'honorable député de Cap-Breton-et-Victoria (M. McKenzie) a faites à la législature de la Nouvelle-Ecosse, je comprends que le ministre des Finances puisse être embarrassé dans les circonstances. L'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse a traversé une rude période depuis quelques années, surtout l'année dernière. La faculté des industriels de pouvoir lutter contre le charbon américain, dépend, naturellement, du coût de la production dans la Nouvelle-Ecosse, et je désire faire observer à la députation que c'est le gouvernement local qui est en grande partie responsable du prix de la production, car lorsque l'actuel ministre des Finances (M. Fielding) était premier ministre dans cette province, et plus tard, lorsque l'honorable M. George Murray devint chef de cette administration, la manière d'accorder les concessions houillères dans cette province contribua beaucoup à gêner la production de la houille à bon marché. Les chartes de chemins de fer n'ont pas peu contribué de leur côté à ce résultat. En 1887, M. Geo. H. Murray, aujourd'hui premier ministre de la Nouvelle-Ecose, qui n'était même pas encore à cette époque député à la législature, mais simple citoyen, se fit accorder, de concert avec d'autres particuliers, une charte pour la construction d'une ligne entre le détroit de Canso et Chéticamp, en passant par Port-Hood, Mabour, Sainte-Rose et Margaree. C'est une région dont je désire parler, mais la ligne devait plus tard se continuer jusqu'à un endroit sur l'Intercolonial près de Grand-Narrows. La charte stipulait la construction de la ligne dans cinq ans. Celui qui l'obtint la fit renouveler de temps à autre jusqu'à ce qu'elle fut enfin vendue à MM. Mackenzie et Mann. Ces deux entrepreneurs avaient acquis des concessions minières à Inverness; ils les mirent en exploitation et y construisirent leur chemin de fer. C'est un fait connu qu'il règne de vastes et riches gisements de houille inexploités au nord de la ville d'Inverness, et que cette inexploitation est due à MM. Mackenzie et Mann, qui n'ont pas complété la ligne autorisée par la charte de 1887.

Comme je l'ai dit, ils construisirent leur chemin de fer jusqu'à leurs mines. Mais ils trouvèrent de temps à autre le gouverne-

ment de la Nouvelle-Ecose et la municipalité d'Inverness assez malléables pour, d'une part, leur renouveler leur charte, et, d'autre part, l'exemption de leur droit de passage. La compagnie houillère de la Nouvelle-Ecosse possède des mines à Sainte-Rose, à trois ou quatre milles de Margaree. Elle possède deux ou trois couches précieuses de charbon, chacune mesurant respectivement six, sept et neuf pieds d'épaisseur, qu'elle ne peut exploiter faute de moyens de transport. MM. Mackenzie et Mann ne sont pas disposés à compléter leur ligne pour l'avantage d'un de leurs rivaux, cependant le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a permis que cette charte fut renouvelée de temps à autre à la demande de ces entrepreneurs, au détriment du développement de riches mines de charbon dans la Nouvelle-Ecosse.

Il est un autre détail qui influe sur le prix de la production de la houille dans la Nouvelle-Ecosse, c'est la manière dont les concessions sont faites. Les spéculateurs ne détiennent pas moins de 148 privilèges de mines dans la Nouvelle-Ecosse. Il faut admettre, même si on n'est pas très familier avec les procédés d'exploitation houillère, que le prix de la production est d'autant moins élevé que l'extraction s'opère plus près de la surface, et que le prix augmente en proportion de la profondeur de l'extraction et de la distance de l'ouverture. Dans le comté de Cap-Breton, la compagnie houillère du Dominion est seule en état de produire du charbon à un prix raisonnablement réduit. D'un autre côté, la compagnie métallurgique et houillère de la Nouvelle-Ecosse, sur l'autre côté du port, extrait son charbon à des profondeurs variant entre un mille et demi et un mille et trois-quarts de l'ouverture de la mine.

En juillet dernier, j'ai eu l'occasion de descendre, en compagnie du président de la cmmission du service civil, le professeur Adam Shortt, dans le puits des mines de Sydney qui est situé sur la rive, près de Cranberry-Head, creusé à une profondeur de 800 pieds. Nous avons parcouru 2,460 verges pour atteindre la maison ou station des outils où les mineurs font éprouver leurs lampes et où ils prennent leurs outils pour aller au travail. Cela donne une certaine idée des dépenses qu'entraînent les opérations minières de cette compagnie Lorsque l'on songe que la compagnie a été obligée de percer des lits de pierres pour atteindre le charbon à une grande profondeur, on peut se former une idée du prix de revient. La compagnie ne peut pas travailler les terrains au sud des siens, car ils appartiennent à la Dominion Coal Co., ni ceux au nord, parce qu'ils appartiennent à des particuliers et à des compagnies qui ne les développent pas.

Mais laissons ce comté pour quelques instants et allons dans le comté de Pictou. Dans ce comté, les deux compagnies productrices principales sont la Acadia Coal Mining Co et la Intercolonial Coal Mining Co. Ces deux compagnies sont circonscrites dans leurs opérations, et le résultat est qu'elles ont dû creuser leurs puits à une profondeur de 7,000 pieds et que la plus grande partie du charbon qu'elles extraient est tiré à plus d'un mille de la surface du sol. Si l'on songe que lorsque l'on creuse a une profondeur aussi grande, le toit et le fond deviennent dangereux, et qu'il est nécessaire d'avoir un grand nombre de mains pour maintenir en bon état les échafaudages et la ventilation, on peut se former une idée de ce que coûte la production du charbon à ces endroits. On en est là nonobstant le fait qu'il y a plus de 140 permis de mines dans la Nouvelle-Ecosse qui sont entre les mains de spéculateurs qui ne les mettent pas en valeur. On nous dit que dans cette province, la couronne est propriétaire du charbon, et que toute personne peut exploiter une mine en payant une certaine royauté par tonne, mais tous ces nombreux baux sont en la possession de spéculateurs.

L'honorable député de Cap-Breton-nord et de Victoria (M. MacKenzie) a pu avec orgueil, dans un discours prononcé devant la législature de la Nouvelle-Ecosse, en 1901, dire qu'autrefois les mineurs du comté de Cap-Breton étaient obligé de chômer pendant 4 et même 5 ou 6 mois de l'année, dépensant pendant ces mois ce qu'ils avaient gagné pendant qu'ils travaillaient, et s'endettant souvent pour de fortes sommes. Je lui ferai remarquer que les mineurs du comté de Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse étaient dans une situation beaucoup meilleure de 1878 à 1896 qu'ils l'ont été depuis 1896 jusqu'à nos jours. Je veux faire voir que les mineurs de la Nouvelle-Ecosse sont dans une situation plus déplorable aujourd'hui qu'ils ne l'ont jamais été sous le régime conservateur.

En 1878 lorsque sir Charles Tupper est venu dans l'Est annoncer la politique nationale du parti conservateur, l'industrie houillère dans la Nouvelle-Ecosse était à son point le plus bas. A cette époque sir Charles Tupper, dans un discours prononcé sur l'emplacement même occupé aujourd'hui par la Dominion Steel Company à Sydney, a prédit qu'avant longtemps l'industrie du fer et de l'acier se développerait grâce à la politique nationale. Il a annoncé que c'était l'intention du parti conservateur, s'il était porté au pouvoir, de mettre sur le charbon un droit suffisant pour développer les ressources minières du pays et donner une protection adéquate à ses acieries, et indiquant du doigt les rives du port de Sydney, il a prédit qu'un jour viendrait où les grandes cheminées des hauts fourneaux s'élèveraient sur ces rives. Il parlait en prophète.

En 1878, sir John MacDonald commençant par l'Ouest, et sir Charles Tupper commençant par l'Est parcoururent le pays et

prêchèrent la politique nationale. La population de la Nouvelle-Ecosse et de tout le Canada crurent leurs paroles et les porta au pouvoir par une grande majorité. En 1879 le gouvernement conservateur accorda par le tarif une protection adéquate sur le charbon. En 1883 fut commencée la politique des primes en faveur du fer et de l'acier. Ce fut l'honorable député de Toronto-Nord (M. Foster) alors ministre des Finances, en 1891 qui proposa cette loi, et pendant ces 18 années on vit se développer les ressources minières de la provinces de la Nouvele-Ecosse. Pour en assurer la continuation le gouvernement conservateur n'avait qu'à l'entourer de quelques soins. Il est bien vrai que jusqu'en 1896 ces mines n'ont pas produit assez de charbon pour que l'on puisse en exporter en hiver. Quelques mines produisaient beaucoup de charbon, d'autres en produisaient moins; quelques-unes n'en produisaient pas du tout, et dans quelques mines de la Nouvelle-Ecosse il y eut très peu d'ouvrage pendant l'hiver, ce qui obligea, ainsi que l'honorable député de Victoria l'a dit avec raison, les mineurs a chomer quatre et quelquefois six mois de l'année. Mais ils n'ont jamais manqué de pain; ils ont élevé une nombreuse famille et étaient aussi prospères qu'ils le sont aujourd'hui.

En quel état sont les mineurs aujourd'hui? Il est bien vrai que pendant les neuf ou dix dernières années les mineurs de la Nouvelle-Ecosse ont travaillé les douze mois de l'anné, et si pendant ces douze mois leur travail avait été aussi bien rémunéré que pendant les mois d'avant 1896 on aurait droit de s'attendre, vu qu'ils travaillent pratiquement deux fois plus, qu'ils fussent deux fois plus prospères. Cela n'est pas cependant. Dans le comté du Cap-Breton, les mineurs ne sont pas propriétaires de leurs maisons; ils vivent dans les maisons de la compagnie. Ils achètent au magasin de la compagnie, et il est certain qu'au moins 30 p. 100 d'entre eux n'ont jamais su ce que c'était que de ne pas être endetté avec la compagnie. On m'a rapporté des faits étonnants de ce genre à plusieurs reprises.

Il y a des centaines d'ouvriers qui sont endettés envers la compagnie de charbon au Cap-Breton pour des sommes de $600 à $1,000. Si la situation des mineurs de la Nouvelle-Ecosse était déplorable avant 1896 parce qu'ils ne pouvaient travailler que 6 ou 8 mois de l'année, mais faisant cependant leur vie, je prétends qu'ils étaient beaucoup mieux pour eux d'avoir ces quatre ou cinq mois de repos pour leur esprit et pour leur corps, qu'ils ne le sont aujourd'hui en travaillant douze mois, et en étant pris dans les dettes comme je l'ai dit. Je ne veux pas voir leur position d'un œil pessimiste. Je regretterais beaucoup certainement, vivant parmi eux de représenter leur situation pire qu'elle n'est, mais je vis en contact personnel avec plusieurs ouvriers qui sont dans l'état que j'ai décrit, et je ne puis laisser passer l'occasion de faire savoir à la Chambre que la situation du mineur dans la Nouvelle-Ecosse, n'est pas aujourd'hui aussi bonne qu'elle l'était avant 1896, bien qu'il travaille aujourd'hui tout le long de l'année. J'ai appelé souvent l'attention du Gouvernement sur ces faits.

Le ministre des Finances, dans une élection partielle dans le comté du Cap-Breton en 1896, alors qu'il était premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, s'est déclaré peu favorable aux droits sur le charbon, pour protéger les mineurs de la Nouvelle-Ecosse. Je ne veux pas que l'on croit que je viens supplier le Gouvernement au nom des propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse, parce que comme classe, je ne crois pas que Bothwell ait jamais été aussi abject et servile envers Johnson que les propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse l'ont été devant le gouvernement au pouvoir, qu'il fut libéral ou conservateur. Telle était leur conduite avant 1896 telle elle est aujourd'hui. Ce n'est donc pas par sympathie pour les propriétaires de mines de la Nouvelle-Ecosse que je parle aujourd'hui mais pour les mineurs mêmes. Leurs intérêts sont si intimement liés à ceux des propriétaires de mines qu'il me semble que le Gouvernement devrait proposer quelque remède pour venir en aide à l'industrie du charbon dans la Nouvelle-Ecosse.

Ainsi que je l'ai fait observer il y a quelques instants le ministre des Finances ne se montrait pas autant l'ami des mineurs de la Nouvelle-Ecosse en 1896 qu'aujourd'hui. D'après le "Morning Chronicle" de Sydney, il aurait dit dans un discours prononcé dans la salle de tempérance de cette ville, que si l'industrie houillère ne pouvait pas subsister dans la Nouvelle-Ecosse sans les droits, les propriétaires de mines pouvaient les fermer.

Je vous ai lu le télégramme envoyé par le très honorable premier ministre à l'honorable député de Pictou le 18 juin 1896. J'ai cité quelques-unes des paroles de l'honorable député de Pictou prononcées dans la législature provinciale en 1898, lorsqu'il a dit qu'un gouvernement qui se posait comme conservateur de l'industrie houillère devait imposer un droit sur le charbon anthracite comme sur le charbon bitumineux. J'ai cité aussi les remarques de l'honorable député de Cap-Breton-nord et Victoria. Lorsque l'honorable premier ministre a fait le tour du pays aux dernières élections générales son cri de guerre était "Laisser Laurier finir son œuvre". On peut inférer de ces paroles que le premier ministre n'ira plus lui-même devant le pays à la tête de son parti, pour obtenir un autre bail de pouvoir. J'ai démontré que l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse avait aujourd'hui besoin de la protection

qu'il a promis de lui donner en 1896. Je crois, d'après les observations des journaux et les discours de l'honorable premier ministre qu'il ne se présentera plus devant les électeurs, et conséquemment je lui demanderai et je demanderai aussi à ses collègues d'examiner avec grand soin les besoins de l'industrie houillière de la Nouvelle-Ecosse. J'espère que nous ne verrons pas encore une fois le premier ministre conduire son parti dans une autre élection. Nous ne le verrons plus comme nous l'avons vu au 2 octobre dernier promener son bagage politique dans le comté de Russell, battant la marche avec sa figure radieuse et son doux sourire, faisant entendre les doux sons de sa voix de diplomate et accompagné par son secrétaire d'Etat irlandais catholique, homme d'un bon naturel et plaisant gentilhomme, et escorté par les joueurs de cornemuse écossais de la ville d'Ottawa. Je ne crois pas que l'on voit de nouveau une procession de ce genre dans l'histoire politique du Canada, et je demanderai conséquemment au premier ministre—

M. MACKENZIE : Vous n'espérez pas mourir avant la prochaine élection?

M. MADDIN : J'espère bien être encore en vie. Je demanderai au premier ministre de vouloir bien tenir compte de mes paroles ce soir. Je lui ai cité celles de ses propres partisans. Je vois près du premier ministre le ministre des finances qui vient de la Nouvelle-Ecosse; je vois aussi l'honorable député de Pictou et l'honorable député du Cap-Breton-nord. Ce sont tous de grands conservateurs de l'industrie houillière dans la Nouvelle-Ecosse et je leur demanderai ainsi qu'au ministre : "Qu'allez-vous faire?"

Sans aucun doute l'industrie de la houille a subi une décroissance notable et une des meilleures preuves que les mineurs du Cap-Breton ne jouissent pas de la prospérité ordinaire et tant vantée, c'est que la mine Dominion n° 6, a cessé entièrement ou partiellement son exploitation en février et mars. Trois semaines à peine après le commencement de ce chômage, on ouvrait des souscriptions publiques, puis le clergé et les membres de la législature locale furent invités à créer des comités afin de venir au secours de cette population de mineurs. Il se passe à peine une semaine sans qu'on signale à l'attention des autorités quelques cas d'indigence et de souffrance dans les villes minières de la Nouvelle-Ecosse. Voilà ce que j'avais à dire au sujet de la question de la houille.

Le député de Queen (I.P.-E.) (M. Warburton), au cours des observations qu'il nous a présentées avant que je prisse la parole, s'est étendu sur l'exode de notre population, à l'époque où les conservateurs étaient au pouvoir. A son dire, cette émigration de notre population agricole battait alors son plein, tandis qu'aujourd'hui les émigrés reviennent au pays. Grâce à la bonne administration de la chose publique sous le gouvernement actuel, nos concitoyens, prétend-il, reviennent au pays natal. S'il est quelqu'un qui soit en mesure de décrire les tristes conséquences de l'exode de nos populations maritimes vers les Etats-Unis, c'est bien le député de Pictou. Je l'ai entendu d'une oreille ravie nous décrire en termes émus le vieux couple agenouillé au foyer domestique, priant pour le retour d'enfants chéris et il nous avait prédit que ce rapatriement aurait lieu aussitôt après l'avènement du parti libéral au pouvoir.

Le député de Queen a cherché à nous prouver que nos émigrés reviennent en masse au pays natal. En 1908, il a été expédié du Canada aux Etats-Unis, $2,000,000 d'effets à l'usage domestique. Cela veut dire que $2,000,000 valant d'effets à l'usage domestique ont suivi les familles qui sont allées se ranger sous le drapeau étoilé. Et si l'on tient compte du grand nombre de jeunes gens des deux sexes qui ont traversé la frontière sans emporter d'effets à l'usage domestique, on pourrait se former quelque idée du flot d'émigration qui va se déverser du Canada aux Etats-Unis.

Je ne sais trop quelle est la situation dans la province qu'habite le député de Queen, mais je puis affirmer que nos émigrés sont loin de se hâter de faire retour en masse des Etats-Unis en Nouvelle-Ecosse. Il y a des centaines et des milliers de domaines agricoles abandonnés en Nouvelle-Ecosse et le nombre de ces désertions n'a fait que s'accroître, à dater de 1896 jusqu'aujourd'hui. Le Gouvernement tente quelques efforts pour engager les colons à venir s'établir en Nouvelle-Ecosse. Mais si l'on se rappelle qu'il y a plus de Néo-Ecossais dans l'état du Massachusetts qu'il n'y en a en Nouvelle-Ecosse, on peut se former une idée de l'étendue du dépeuplement des Provinces maritimes, par suite de l'immigration chez nos voisins. Je m'érige en faux contre l'affirmation du député de Queen, lorsqu'il affirme que les émigrés reviennent en masse. Depuis 1896, nous avons perdu deux représentants de la Nouvelle-Ecosse, parce que le chiffre de notre population ne nous a pas permis de conserver notre représentation au Parlement. Jadis, nous comptions vingt députés, tandis qu'aujourd'hui ce nombre est réduit à dix-huit et c'est la preuve la plus frappante du dépeuplement de la Nouvelle-Ecosse.

Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur une autre question se rattachant à ce débat: il s'agit des paquebots-poste anglais. Je voudrais que le Gouvernement comprît combien il importe que les

paquebots anglais relâchent au port de Sydney au cours des mois d'été. Au cours des douze années dernières, alors que ces paquebots ont fait escale à Sydney-nord, on a constaté l'utilité, la sécurité et les avantages de cette route, comparativement à toute autre route que ces paquebots pourraient suivre. Une autre raison que je pourrais faire valoir, c'est que l'Intercolonial que certains députés d'Ontario voient d'un mauvais œil, bénéficierait de ce port d'escale. Halifax, au cours de l'hiver, sert de port de débarquement pour les dépêches apportées par les paquebots anglais et rien ne s'oppose à ce que le débarquement des marchandises de la Nouvelle-Ecosse ne s'y fasse. Je ne m'explique pas que les navires subventionnés qui transportent les dépêches du Canada oriental ainsi que les marchandises récoltées dans les différentes provinces continuent leur route à Saint-Jean, après s'être bornés à remettre les dépêches à Halifax.

Pourquoi ne débarquerait-on pas à Halifax les marchandises destinées à la Nouvelle-Ecosse et à l'île du Prince-Edouard. D'ordinaire, les marchandises se rendent directement à Saint-Jean ou s'effectue leur débarquement, et ainsi les marchands de gros de Saint-Jean sont en mesure de placer leurs marchandises sur le marché d'Halifax, avant que les marchands de gros d'Halifax aient obtenu leurs marchandises arrivées sur le même steamer. Lorsque le steamer arrive à Saint-Jean et qu'on y débarque les marchandises, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, paraît-il, afin de hâter l'expédition du trafic destiné à l'Ouest, laisse de côté les marchandises de l'Est. Alors les marchands de Saint-Jean s'emparent promptement des marchandises déposées à ce port, tandis que les marchandises de la Nouvelle-Ecosse sont expédiées plus tard par l'Intercolonial, moyennant 50 cents de frais de transport supplémentaires par tonne payés par les consommateur de la Nouvelle-Ecosse. C'est là une injustice et une inégalité de traitement, au préjudice des marchands de la Nouvelle-Ecosse et la chose est tout à fait inexplicable. Une dernière observation; durant la période de l'année ou le détroit de Cabot est dégagé de glaces, les bâtiments devraient faire escale à Sidney-nord et la conséquence c'est qu'ils débarqueraient bon nombre de passagers et quantité de marchandises, et l'Intercolonial bénéficierait incidemment de ce trafic.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Monsieur l'Orateur, l'autre jour, quand le ministre des Finances a prononcé son exposé des motifs, j'étais bien loin de penser que je participerais à ce débat. Mais au cours de la discussion, on a formulé sur des questions intéressant l'Ouest certaines observations qu'il est de mon devoir de repousser, à titre de représentant d'un collège électoral de l'Ouest et je vais m'efforcer de prouver que ces observations sont absolument dénuées de fondement et propres à induire en erreur. D'abord, je dois féliciter le misur l'excellent exposé financier présenté à nistre des Finances et le Gouvernement la Chambre.

Sans doute, les députés de la gauche ne font pas preuve d'autant d'optimisme que les députés ministériels; mais si l'on tient compte de la crise financière qui sévit depuis deux ou trois ans, non seulement au Canada mais dans le monde entier, il est un fait digne de remarque et qu'il importe de retenir, c'est qu'en dépit de la diminution de nos recettes et des lourdes dépenses effectuées par le Gouvernement pour la construction de chemins de fer dans l'Ouest canadien, le ministre des Finances a été en mesure d'annoncer à la Chambre que son budget se solde par un excédent, au lieu d'accuser un déficit. Eu égard aux dépenses exécutées par le gouvernement canadien pour le développement de l'Ouest et pour y attirer l'immigration, si le ministre des Finances était venu nous annoncer que son budget se soldait par un déficit, au lieu de se solder par une plus-value, les populations à l'ouest du lac Supérieur, à une grande pluralité, l'auraient absout au lieu de le condamner. On le sait, sous le régime conservateur, lorsqu'il s'agissait de la construction d'un chemin de fer dans une partie quelconque de l'Ouest, le Gouvernement subventionnait cette voie ferrée sous forme de primes et de concessions de terres et c'est un fait bien connu que le gouvernement conservateur a aliéné l'héritage du peuple canadien dans le but d'aider à la construction des chemins de fer. Mais à son avènement au pouvoir, le gouvernement de sir Wilfrid Laurier inaugura un autre système et ce système consiste à accorder la garantie de l'Etat à tous les chemins de fer d'absolue nécessité pour le développement de nos grandes provinces des prairies. Et le résultat de ce système digne de toute approbation, c'est que le pays est doté de chemins de fer et le peuple conserve son domaine.

Le député de Dauphin (M. Glen Campbell) dont je remarque avec plaisir la présence en ce moment, a voulu révoquer en doute la déclaration du ministre des Finances affirmant que le Gouvernement actuel avait pris pour devise: " La terre aux colons " et il prétend que depuis l'avènement des libéraux au pouvoir, ils ont fait preuve de prodigalité en aliénant les terres domaniales pour aider à la construction des chemins de fer. Je ne sais où mon collègue a puisé ce renseignemet, mais je me

propose de l'éclairer, car, je suppose qu'il peut ouvrir les yeux à la lumière. Quand mon collègue (M. Campbell) a formulé cette affirmation, j'inclinais fortement à croire qu'il faisait erreur, or, les recherches que j'ai faites depuis m'ont convaincu qu'il s'éloignait de la vérité des faits et que le Gouvernement ne s'est pas dépouillé des terres domaniales de l'Ouest, au bénéfice des compagnies de chemins de fer. Sous le régime actuel, il est vrai, les compagnies de chemins de fer ont fait choix de leurs terres, mais invariablement, il s'agissait de terres concédées aux compagnies de chemins de fer sous le régime conservateur. L'année dernière, ici même, le ministre de l'Intérieur, a traité cette question des terres de l'Ouest en réponse à une série de questions que lui avait posées le député de Strathcona (M. Wilbert McIntyre) et ces réponses figurent au compte rendu des débats de 1908 (volume 4 page 8,571.) Il s'agit des terres du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, accordées, à titre de subvention, aux compagnies de chemins de fer, par le gouvernement canadien. avant le 30 juin 1896, ainsi que celles concédées depuis cette date, et en réponse à cette question, le ministre de l'Intérieur a donné à la Chambre l'état que voici:

1. La superficie totale des terres au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta dans les sections de nombres impairs concédées aux compagnies de chemins de fer, antérieurement au 30 juin 1896, est de 29,550,179 acres.

2. La superficie globale des terres, dans les sections de nombres pairs concédées aux compagnies de chemins de fer, avant le 30 juin 1896, est de 2,212,775 acres.

3. Superficie des terres dans les sections de nombres impairs concédées aux compagnies de chemins de fer, depuis le 30 juin 1896, jusqu'au 1er novembre 1097—néant.

4. Superficie des sections de nombres pairs concédées aux compagnies de chemins de fer, depuis le 30 juin 1896, jusqu'au 1er novembre 1907: néant.

5. La superficie des sections de nombres impairs autrement aliénées, depuis le 30 juin, 1896 se répartit comme suit:

	Acres est.
Classifiées comme terrains marécageux	453,647
Terres affectées aux écoles, arpentées	4,375,200
Autres terres	3,155,956
Total	7,984,803

6. Superficie des sections de nombres pairs aliénées avant le 30 juin 1896, autrement qu'à titre de homesteads à l'exclusion des terres de la compagnie de la baie d'Hudson:

	Acres est.
Classifiées comme terrains marécageux	453,647
Comme terres concédées aux chemins de fer	2,212,775
Autres terres	2,475,485
Total	5,141,907

7. Superficie des sections de nombres impairs autrement aliénées, depuis le 30 juin 1896, jusqu'au 1er novembre 1907:

	Acres est.
Classifiées comme terrains marécageux	688,308
Terres des écoles arpentées	1,951,500
Autres terres	1,402,988
Total	4,042,796

8. La superficie des sections de numéros pairs dont on a disposé autrement que comme homesteads, non compris les terres de la compagnie de la baie d'Hudson, du 30 juin 1896 au 1er novembre 1907, comprend:

	Acres.
Terres classées comme marécageuses	668,308
Comme terres octroyées aux chemins de fer	Aucune.
Autres terrains	2,240,505
Total	2,958,813

9. La superficie des réserves indiennes remises et vendues avant le 30 juin 1896 est de 17,828 acres.

10. La superficie des réserves indiennes remises et vendues du 30 juin au 1er mars 1907 est de 198,987 acres.

11. La superficie totale dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta occupée par des entrées de homesteads (avec des préemptions, les annulations déduites, avant le 30 juin 1896, comprend:

	Acres.
Préemptions	1,712,960
Homesteads	6,208,440
Total	7,921,400

12. La superficie occupé par des entrées de homesteads et des préemptions, annulations déduites du 30 juin 1896 au 1er novembre 1907, comprend:

	Acres.
Préemptions	Aucune.
Homesteads	23,592,590

Naturellement, ce tableau ne donne que les chiffres jusqu'au 1er novembre 1907, et je n'ai pas entendu dire que le Gouvernement avait depuis cette date accordé aucune subvention de terres aux chemins de fer dans l'Ouest du Canada, tandis que, relativement aux terres données aux colons dans le Canada-ouest jusqu'à ce jour par le Gouvernement, je puis dire que le montant mentionné dans le rapport est très éloigné de l'exactitude. C'est la réponse à la déclaration faite par un honorable député de cette Chambre que le Gouvernement avait fait cadeau des terres du Canada-ouest à des compagnies de chemin de fer. Si cela est exact, c'est que le Gouvernement a été obligé de tenir la parole du gouvernement précédent, qui avait signé des contrats de ce genre avec les compagnies. L'honorable député de Dauphin a cru aussi devoir critiquer la transaction qui avait été faite par le Gouvernement avec la Saskatchewan Valley Land Company.

M. CAMPBELL: La Saskatchewan Valley and Manitoba Land Company.

M. NEELEY: Les 250,000 acres auxquels on fait allusion ont été accordés, si mes renseignements sont exacts, à la Saskatchewan Valley Land Company. L'honorable député trouve que ce Gouvernement est coupable d'avoir, comme il l'a dit, disposé de cette étendue de terrain, pour la maigre somme de un dollar l'acre, essayant de faire croire à la Chambre que le Gouvernement avait accordé une très grande concession aux personnes qui composaient cette compagnie. L'honorable député pourrait aussi bien dire à la Chambre que lorsque le Gouvernement permet à un colon d'aller actuellement dans un bureau de terres du Canada, dans une région quelconque de l'Ouest, et d'obtenir un quart de section pour la somme insignifiante de $10, il cède cette terre pour un billet de $10.

Lorsque l'honorable député et tous les membres de la Chambre savent que le détenteur d'un homestead n'obtient pas la patente de son homestead en dépensant un billet de $10, mais seulement après avoir rempli les règlements du homestead quant aux obligations de résidence et de culture. Dans chaque cas, il faut faire une certaine dépense pendant trois ans avant que le propriétaire de homestead puisse obtenir sa patente. L'honorable député sait que lorsque la transaction a été faite, par laquelle le Gouvernement accorde à la Saskatchewan Valley Land Company 250,000 acres à $1 l'acre il y avait des conditions prescrites. Cette compagnie s'était engagée à faire un certain travail d'immigration. Elle prenait l'obligation d'établir 32 colons de bonne foi dans chaque canton ou la terre était située et l'honorable député devrait savoir qu'avant de réussir à établir un propriétaire de homestead sur un quart de section dans 250,000 acres, elle avait à dépenser, non pas quelques dollars mais plusieurs milliers. De sorte que, dire que la compagnie a obtenu ces terrains pour $250,000, c'est absolument affirmer une inexactitude et je suis heureux d'avoir cette occasion d'éclairer l'honorable député de Dauphin (M. Glen Campbell). L'honorable député a sans aucun doute fait des déclarations semblables à celles qu'il a faites dans cette Chambre, à la population du district électoral de Dauphin qui, étant à une distance considérable de l'endroit où sont situées ces terres, était sans autre information que celles que lui donnait l'honorable député. Il n'est donc pas étonnant qu'il puisse siéger dans cette Chambre comme représentant d'une circonscription du Manitoba. Il siège ici en vertu de semblables déclarations qu'il a faites durant les dernières élections relativement à ce contrat avec la Saskatchewan Valley Land Company.

M. D. B. NEELY.

Au sujet de ce contrat je n'ai que ceci à dire. Pendant que l'honorable député et d'autres collègues de la même nuance politique ont fait cette déclaration en Chambre et sur les tribunes publiques, que c'était une mauvaise opération, il me semble que la population de cette région du pays directement intéressée devait être un meilleur juge quant à la valeur de cette opération. Je suis assez au courant des conditions qui existaient avant que ces terrains ne soient accordés à cette compagnie. Il n'y a pas plus de huit ou dix ans vous pouviez prendre un train du Saskatchewan, Qu'Appelle and Long Lake Railway qui va de Regina à Prince-Albert et après avoir quitté Regina à quelques milles, vous traversiez un pays sur une distance de 125 à 150 milles et vous aperceviez peut-être un loup, un gopher, ou d'autres animaux qui habitent la prairie déserte mais vous auriez en vain cherché de véritables colons. Aujourd'hui au contraire, ce pays est habité par des milliers de colons, propriétaires d'homesteads ou autres, qui ont pris des terrains et qui en vivent. Les conditions le long de cette ligne de chemins de fer au moment où le Gouvernement a fait cette transaction, étaient telles que je les ai décrites. Pourquoi ce pays n'était-il pas colonisé? Pourquoi est-il colonisé aujourd'hui? La population s'est rendue dans cette région grâce aux efforts de la Saskatchewan Valley Land Company et elle s'est bâtie là des maisons et elle y prospère, de sorte qu'au lieu d'un désert inculte, nous y trouvons des milliers de gens qui y sont installés et qui sultivent des fermes productives. Mais comment se fait-il que ce pays ait été si longtemps inculte? Un des motifs était que la compagnie de chemin de fer lui a donné une mauvaise réputation en refusant d'accepter les terres qui lui étaient accordées comme subventions pour construire des lignes de Régina à Prince-Albert.

La compagnie a refusé ces terrains parce qu'elle disait qu'ils n'étaient pas propices à la colonisation et par conséquent elle ne s'est pas conformée aux termes du contrat d'après lequel elle avait entrepris de construire le chemin de fer. Tel était l'état de chose quand la Saskatchewan Valley Land Company a reçu l'offre de ces terrains et les a achetés du Gouvernement à $1 l'acre, sujets aux obligations de la colonisation dont j'ai parlé. Et aujourd'hui si cette région est bien colonisée, c'est dû aux efforts énergiques de la Saskatchewan Valley Land Company. Si la population de cette région avait pensé que la transaction était mauvaise, si elle avait cru que le Gouvernement avait gaspillé la propriété nationale, nous aurions vu certainement cette population s'opposer énergiquement au

gouvernement qui a conclu cette transaction. Pourtant mon honorable ami de Dauphin (M. Glen Campbell) qui a pris une part importante aux élections provinciales dans la Saskatchewan en août dernier confirmera mes dires, si j'affirme que dans chaque district électoral situé sur la ligne du chemin de fer de Prince-Albert-sud où se trouvent ces terrains, on a nommé un partisan de l'honorable Walter-Scott. C'est certainement une réponse suffisante pour l'honorable député. Dans tous les cas elle a été suffisante pour le parti libéral au mois d'août de l'an dernier et ce fut une réponse parfaite aussi pour ceux qui ont essayé de dénigrer la conduite du premier ministre de la province de Saskatchewan—un homme qui en fait d'honnêteté et d'intégrité n'a pas son supérieur aujourd'hui au Canada. A ce propos je désire dire que je regrette et que j'ai vivement ressenti la tentative faite dans cette Chambre par l'honorable député de Dauphin (M. Glen Campbell) pour souiller la renommée sans tache du premier ministre de la Saskatchewan.

M. CAMPBELL: Pourrais-je poser une question à l'honorable député? Comme homme, comme gentilhomme, sur son honneur, veut-il dire à la Chambre qu'il croit honnêtement que Walter Scott n'a pas reçu le certificat de titres dont j'ai parlé?

M. NEELY : L'honorable député n'a pas besoin de s'adresser à mon honneur pour m'obliger à faire une déclaration vraie. Mais pour lui faire plaisir, je dirai que sur mon honneur, je ne crois pas un seul instant que Walter Scott, le premier ministre de la Saskatchewan, ait jamais reçu une seule part d'un dollar de capital, et je dois dire de plus que j'ai la parole d'honneur de M. Scott lui-même et aussi l'affidavit assermenté en ma possession de fonctionnaires de la compagnie, qui ont affirmé que ni dans la Saskatchewan Valley Land Company, ni dans la compagnie qui a été formée pour exploiter les terres du Canadian Northern, la Saskatchewan and Manitoba Land Company, M. Scott ne possède ou n'a jamais possédé un dollar valant ou une action du capital.

M. CAMPBELL: Il me sera peut-être permis de placer une observation. Ce que j'ai dit vendredi soir au sujet de l'honorable Walter Scott et de la façon dont il a obtenu un certificat d'actions, est à ma connaissance, absolument exact et véridique, autant qu'un homme peut en croire ses yeux et ses oreilles.

M. NEELY : Quand l'honorable député de Dauphin entreprend de faire des affirmations de ce genre, il ne devrait pas demander à la Chambre d'accepter ses simples affirmations, il devrait lui fournir quelques preuves matérielles. S'il fournit cette preuve, tout député sera forcé de s'incliner devant son affirmation. Mais d'autre part, nous avons la déclaration de l'honorable Walter Scott lui-même. J'ai aussi les déclarations sous serment de M. A. D. McRae, secrétaire et trésorier de la Saskatchewan Valley Land Company et de la déclaration du colonel Davidson, un des principaux employés.

J'affirme qu'au moment où cette accusation a été portée, durant les dernières élections provinciales de la Saskatchewan, au mois d'août dernier, malgré qu'un de ces fonctionnaires soit du parti auquel appartient mon honorable ami de Dauphin, quand il eut vu ces affirmations circuler dans la presse conservatrice de la Saskatchewan, il se présenta courageusement et comme un gentilhomme il affirma sous serment, dans un affidavit, que ces informations étaient absolument fausses.

M. CAMPBELL: Si j'ai la permission de placer un mot, je voudrais dire quelque chose, à propos des paroles prononcées par l'honorable député (M. Neely) sur l'obligation de fournir une preuve. Je donne comme preuve ce fait—qu'au moment où l'honorable Walter Scott eut appris que cette accusation était portée à la tribune publique et sous la signature d'un des directeurs de la compagnie, il télégraphia à Balcarres pour faire arrêter cet homme. Ses amis ne l'arrêtèrent pas. Pourtant l'honorable Walter Scott, sachant que son nom avait été sali publiquement n'a pas jusqu'à ce moment osé instituer aucune poursuite contre l'homme dont j'ai parlé, l'homme qui lui a présenté en personne le certificat d'actions.

M. NEELY: Et je tiens à répéter que le motif pour lequel M. Walter Scott n'avait poursuivi ni les journaux ni les individus, c'est que la compagnie et les autres ont retiré leur accusation.

M. CAMPBELL: Cette accusation n'a pas été retirée, et elle ne le sera jamais.

M. NEELY: Monsieur l'Orateur, je suis d'avis que l'honorable député a eu pleinement l'occasion d'expliquer son attitude sur la question. . . .

M. CAMPBELL: Merci, je m'en rends compte.

M. NEELY: J'affirme que l'accusation a été retirée.

M. CAMPBELL: Je demande l'application du règlement. J'ai affirmé catégoriquement, et en ma qualité de membre de la députation, que l'accusation en question n'avait jamais été retirée.

M. l'ORATEUR: Il s'agit ici d'une question de fait à l'égard de laquelle je ne suis pas en mesure de décider entre les deux

honorables députés. D'habitude tout membre de la députation accepte la déclaration d'un collègue.

M. NEELY: Je ne prétends pas que l'honorable député se rend compte qu'il ne dit pas la vérité en faisant pareille déclaration; je me borne à le contredire. L'honorable député a déclaré qu'il croyait. . .

M. CAMPBELL: Je déclare que je le sais.

M. NEELY: Je déclare que je crois absolument le contraire, et je ne vois pas pourquoi ma déclaration ne serait pas acceptée au même titre que celle de l'honorable député (M. Campbell). J'ai en main des documents établissant que l'accusation a été retirée par les journaux conservateurs de la province. Par exemple, il y avait le " Capital " de Saskatoon, principal organe conservateur de la partie centrale de Saskatchewan. Quand M. McRea s'est rendu au bureau de ce journal en vue de faire une déclaration sous serment établissant que l'honorable M. Walter Scott n'avait jamais été porteur d'actions dans la compagnie foncière " Saskatchewan Valley Land ", ses éditeurs répondirent à M. McRea: " Nous avons fait erreur; nous ne sommes pas sur la bonne piste, nous avons voulu dire la compagnie " Saskatchewan Valley and Manitoba Land." Ce qui était une tout autre affaire, puisqu'il ne s'agissait plus de la compagnie qui avait obtenu 250,000 acres de notre gouvernement, mais d'une compagnie constituée en vue de la vente des terres de Mackenzie et Mann, les terres du chemin de fer Canadien du Nord, dans l'Ouest canadien.

M. W. S. SHARPE (Lisgar): L'un ne revient-il pas à l'autre en pratique?

M. NEELY: L'honorable député (M. W. S. Sharpe), qui représente une circonscription de l'Ouest devrait être mieux renseigné. Certaines personnes sont membres de l'une et de l'autre compagnie, mais la compagnie " Saskatchewan Valley and Manitoba Land " n'a jamais obtenu de concession de notre gouvernement, et que l'honorable Walter Scott ait été ou non détenteur d'actions dans le fonds social de cette compagnie, actions dont on lui aurait fait cadeau ou qu'il aurait achetées même, on ne pouvait l'en blâmer.

M. CAMPBELL: C'est l'accusation que j'ai porté, que l'honorable Walter Scott avait accepté pour $10,000 d'actions dans le fonds social de la compagnie " Saskatchewan Valley and Manitoba Land ".

M. NEELY: Cela n'a aucun rapport à son ancienne qualité de membre de la Chambre des communes. Et j'ajoute qu'il est injuste de lancer ainsi des accusations fondées sur de simples rumeurs, des conversations entendues sur la rue, sur les grands chemins, dans les ruelles ou sur les routes.

M. W. S. SHARPE: Je demande l'application du règlement que l'honorable député (M. Neely) ne s'en tient pas à discuter les déclarations de l'honorable représentant de Dauphin (M. Campbell). Ce que celui-ci a prétendu c'est que l'honorable Walter Scott avait reçu ces actions de la compagnie " Saskatchewan Valley and Manitoba land ".

M. l'ORATEUR: On ne saurait invoquer le règlement que s'il y a été commis une infraction.

M. NEELY: Ce que j'ai dit, c'est que, indépendamment de toute rétractation, si les électeurs de la province de Saskatchewan avaient ajouté foi à ces accusations, le résultat des élections du mois d'août dernier, n'aurait pas été aussi satisfaisant qu'il l'a été pour le Gouvernement et son chef l'honorable Walter Scott. Et j'ajouterai ceci: quand les électeurs de cette partie du pays se sont rendus au bureau de votation pour approuver la ligne de conduite qu'avait suivie le Gouvernement en disposant de ces terrains en faveur de la compagnie " Saskatchewan Valley Land ", ils s'y sont rendus de leur propre mouvement. Qu'on le sache bien, lorsque les électeurs de Saskatchewan désirent déposer leurs bulletins de vote, ils sont toujours à même de le faire en conformité de la loi électorale de notre province. Nous n'avons pas de listes truquées comme les renseignements en notre possession nous portent à croire qu'il en existe dans la province d'où vient l'honorable député et dans la circonscription qu'il représente.

M. CAMPBELL: Je demande l'application du règlement.

M. l'ORATEUR: Je suis d'avis que cette déclaration devrait être retirée.

M. CAMPBELL: Retirez-la sur-le-champ.

M. NEELY: Je désire me conformer au règlement, mais j'ignorais qu'une allusion aux listes du Manitoba fût en contravention au règlement.

M. l'ORATEUR: Une telle expression me paraît être, sans aucun doute, contraire au règlement, dans les circonstances et à l'adresse d'un honorable député représentant une circonscription de cette province, et qui dès lors aurait réussi à se faire nommer sur une liste truquée.

M. NEELY: Je n'affirme pas que l'honorable député fût responsable de la confection de ces listes.

Quelques VOIX: Rétractez-vous.

M. NEELY: Je n'ai pas fait cette déclaration.

M. l'ORATEUR: Je suis d'avis que l'honorable député devrait retirer cette déclaration.

M. NEELY: Je suis bien prêt à retirer la déclaration en autant qu'elle peut viser l'honorable député; mais je persiste à dire, monsieur l'Orateur, et certainement cela ne saurait toucher personnellement l'honorable député, que les électeurs de la province de Saskatchewan, puisqu'il m'est défendu de parler des listes, quand ils se rendent aux bureaux de vote, n'y rencontrent pas les fonctionnaires du procureur général de cette province et ne sont pas soumis à des procédés d'intimidation, comme cela arrive dans un grand nombre de cas.

Quelques VOIX: Règlement.

M. CAMPBELL: Je demande l'application du règlement.

M. l'ORATEUR: Dites en quoi le règlement a été enfreint.

M. CAMPBELL: Je prétends que l'honorable député dénigre. . . . (Exclamations. Cris de "Rengaine"). . . les listes sur lesquelles s'est faite l'élection des membres.

M. l'ORATEUR: Le règlement n'est pas en cause.

M. CAMPBELL: Il prétend qu'il y a eu intimidation.

M. NEELY: Il est un peu difficile, je le reconnais pour l'honorable député ou aucun de ses collègues au courant de ce qui s'est passé dans un grand nombre de circonscriptions du Manitoba—je n'ose pas dire dans toutes, car l'honorable député demanderait l'application du règlement, mais dans un grand nombre de circonscriptions du Manitoba—de nier que l'organisation judiciaire, le personnel du département du procureur général de cette province, a été prostitué et avili, en vue d'assurer l'élection des candidats conservateurs dans les divers comtés.

M. STAPLES: Monsieur l'Orateur, je prie l'honorable député de mentionner un endroit où pareille chose se serait passée.

D'honorables DEPUTES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ayant la parole, on ne saurait l'interrompre que de son consentement, si ce n'est pour demander l'application du règlement. L'honorable député n'a pas le droit de l'interrompre.

M. STAPLES: Quand je me suis levé pour poser la question, l'honorable député ayant repris son siège, j'en ai conclu qu'il me permettait de la lui poser. Je répète ma question, et je demande une réponse.

M. NEELY: Je répondrai volontiers à la question que me pose l'honorable député. S'il veut se reporter aux journaux de la ville de Winnipeg . . .

Un honorable DEPUTE: Au "Free Press"?

M. NEELY: A l'un ou l'autre de ces journaux, après l'élection du 26 octobre dernier, il constatera qu'on y parle de la manière la plus humiliante du procureur général de la province, qu'on va même jusqu'à appliquer du bon cuir à chaussures à la partie de son être qu'il n'est pas permis de nommer, et cela en raison de son ingérence dans l'élection au détriment des libertés populaires. Cette réponse doit lui suffire. Je veux bien permettre à tout honorable député de me poser toutes sortes de questions, mais je n'entends pas me transformer en encyclopédie à son usage. Je lui ai donné sur ce point le renseignement qu'il a demandé, et j'en ai beaucoup d'autres en magasin. Je pourrais multiplier les exemples de cas dans lesquels l'organisation judiciaire de cette province a été prostituée pour les fins que je viens de dire.

M. STAPLES: Je mets l'honorable député au défi . . .

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. NEELY: Après avoir prêté l'oreille à ces déclarations faites par le représentant de Dauphin, au sujet de ces opérations, surtout au sujet de cette affaire de la compagnie "Saskatchewan Valley Land", et après avoir été témoin de sa tentative de saisir la Chambre de rumeurs qu'il prétend avoir été mises en circulation dans la province de Saskatchewan, dans le cours de l'élection du mois d'août, en vue de nuire à la réputation du premier ministre de cette province, je ne m'étonne pas qu'il occupe un siège en cette Chambre représentant une circonscription de cette province, tandis que l'ancien représentant de Dauphin a subi la défaite, si l'honorable député a eu recours à ces moyens et a fait ces déclarations sur les tréteaux publics de sa propre circonscription, dans le cours de la dernière élection.

M. CAMPBELL: Je demande l'application du règlement.

M. l'ORATEUR: Pour quelle raison?

M. CAMPBELL: Une insinuation a été faite . . . (Exclamations).

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. CAMPBELL: Et les faits ont été mal représentés par l'honorable député qui a la parole.

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas que ces paroles comportent la moindre infraction au règlement de la Chambre.

M. CAMPBELL: Il y a une affirmation inexacte.

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas qu'il y ait lieu d'appliquer le règlement, et je ne vois pas non plus d'affirmation inexacte.

M. CAMPBELL: L'honorable député dit que je base mes attaques contre une certaine personne sur des rumeurs. S'il veut prendre la peine de lire les " Débats " il verra que j'ai dit que je ne me basais pas sur de simples rumeurs, mais que je tenais mes renseignements de celui qui a remis lui-même à M. Walter Scott le certificat des actions, signé en blanc. Cela n'est pas une simple rumeur.

M. l'ORATEUR: Si j'ai bien compris l'honorable député parlait d'une autre affaire qui concerne l'ex-député de Dauphin.

M. CAMPBELL: Oh! il est mort maintenant.

M. NEELY: On a déjà vu des morts revenir à la vie, et l'honorable député s'en apercevra peut-être un jour. Il prétend que je l'ai accusé d'avoir répété de simples rumeurs, dans cette Chambre. Mais il a porté contre un autre membre de cette Chambre qu'il n'a pas jugé à propos de nommer, une accusation semblable à celle qu'il a porté contre l'honorable Walter Scott. S'il possède des preuves aussi formelles et aussi évidentes qu'il le dit, pourquoi ne se lève-t-il pas comme un homme et ne porte-t-il pas contre ce député qu'il dit coupable de corruption, une accusation formelle? L'honorable M. Walter Scott, premier ministre de la Saskatchewan, était autrefois membre de cette Chambre; il n'est plus ici pour se défendre contre de semblables accusations, mais l'autre député dont parle mon honorable ami, est probablement encore ici, et s'il possède les preuves qu'il prétend avoir, pourquoi ne se lève-t-il pas, et ne porte-t-il pas, sur son honneur et sa responsabilité, une accusation directe contre ce député et ne demande-t-il pas son expulsion de la Chambre pour corruption?

Je crois que pendant l'élection du mois d'octobre dernier, l'honorable député de Dauphin, est allé encore plus loin qu'aujourd'hui dans ses accusations contre le Gouvernement au sujet des prétendus actes de corruption que les orateurs et les journaux du parti conservateur ont répandus d'un bout à l'autre du pays, pendant cette campagne électorale. On me dit que dans sa circonscription de Dauphin, dans une assemblée publique, l'honorable député a déclaré que pour obtenir une concession de paturage pour Brown, Beddington et Cie, compagnie dans laquelle il est personnellement intéressé, il avait dû donner un pot-de-vin de $2,000 à un haut fonctionnaire du département de l'Intérieur. S'il a réellement tenu ces propos, il est de son propre aveu, un corrupteur, et s'il ne les a pas tenus, je lui fournis l'occasion de les nier.

M. CAMPBELL: Je tiens à déclarer à la Chambre que je n'ai jamais de ma vie demandé à ce Gouvernement ou à tout autre. . .

M. l'ORATEUR.

M. CARVELL: Allez; faites votre déclaration.

M. CAMPBELL: . . . .une faveur ou un privilège que quiconque, libéral ou conservateur n'aurait pas eu le droit absolu de demander.

M. CARVELL: Avez-vous tenu les propos qu'on vous prête?

M. CAMPBELL: Si l'honorable député désire des renseignements sur une affaire. .

M. CARVELL: Répondez à la question. Avez-vous tenu ces propos?

M. NEELY: J'en appelle au règlement. L'honorable député ne fait aucune déclaration sur la question.

M. l'ORATEUR: L'honorable député demande à donner des explications et il doit être entendu.

M. CAMPBELL: Si l'honorable député désire une réponse, je lui dirai ce que j'ai déjà dit à une assemblée publique à Dauphin, en présence de l'honorable député de Brandon (M. Sifton) qui était venu appuyer la candidature de son beau-frère. Ils connaissent tous deux l'affaire aussi bien que moi et s'il leur plaît de divulguer le nom du fonctionnaire en question, ils sont libres de le faire.

M. NEELY: Je suis certain que la Chambre admettra avec moi que jamais réponse plus boîteuse n'a été faite à une question nettement posée. L'honorable député à échapper par la tangente. S'il est à sa connaissance qu'une compagnie a obtenu une concession de pâturage dans l'ouest de la Saskatchewan par la corruption, ce qu'il ne nie pas, je dis qu'il est de son devoir, maintenant qu'il a été élu pour représenter ce comté et tout le Canada au Parlement, d'en informer le ministre de l'Intérieur, pour que ce fonctionnaire soit puni. Mais s'il est vrai aussi que l'honorable député a donné $2,000 pour acheter un fonctionnaire de l'Etat, il a mauvaise grâce à venir s'en vanter et à chercher à déshonorer le nom respecté du premier ministre de la Saskatchewan.

Ces accusations de l'honorable député de Dauphin furent portées à la connaissance de l'honorable ministre de l'Intérieur qui, parlant à MacLeod vers le 1er octobre, y répondit dans les termes suivants:

M. Campbell prétend avoir été obligé de payer $2,000 à un fonctionnaire pour obtenir la concession. Une accusation aussi vague, à la veille d'une élection ne suffit pas. Si M. Campbell veut être cru, il lui faut nommer ce fonctionnaire et donner la preuve de ce qu'il avance. S'il le fait, je déclare en ma qualité de ministre, que ce fonctionnaire ne restera pas au service de l'Etat, une minute après que sa culpabilité aura été démontrée. M. Campbell devra nommer le fonctionnaire et prouver son accusation ou la retirer. S'il ne fait ni l'un ni l'autre, ce n'est qu'un misérable calomniateur.

Voilà le défi que le ministre de l'Intérieur lança à l'honorable député et la réponse qu'il fait à son accusation. Cette attitude du ministre était exactement celle qu'il devait prendre. Si nous en venons maintenant à examiner les accusations de l'honorable député concernant les terres concédées aux chemins de fer au Manitoba, nous constatons qu'elles ne sont pas plus fondées, que celles qu'il lance au sujet des terres de la Saskatchewan. A la page 4992, voir anglais des débats, il parle d'un octroi de terrain fait, il y a plusieurs années, à un chemin de fer devant partir de Winnipeg et se diriger vers la baie d'Hudson; il se plaint amèrement de ce que le gouvernement du Manitoba n'a pas pu obtenir ces terrains du gouvernement fédéral, et de ce qu'ils furent plus tard concédés à MM. Mackenzie et Mann, les promoteurs du Nord-Canadien, qui s'étaient chargés de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Bien que mon honorable ami vienne du Manitoba, il est bien incomplètement renseigné sur la question des terres dans cette province. Je tiens à lui dire que la version qu'il nous a donnée l'autre jour de cette affaire est de nature à tromper la Chambre. Cette question remonte à l'époque où M. Norquay était premier ministre du Manitoba. Un nommé Hugh Sutherland obtint une charte pour construire un chemin de fer à la baie d'Hudson. Il obtint aussi du gouvernement fédéral, non du gouvernement actuel, mais du gouvernement conservateur qui l'a précédé, une subvention de 6,400 acres par mille de chemin qui serait construit. Mais la compagnie qui fût formée constata qu'il lui était impossible de construire le chemin avec cette subvention et elle s'adressa au gouvernement du Manitoba et lui dit: Nous vous demandons de nous procurer les capitaux nécessaires pour cette entreprise; prenez ces terres qui seront à nous dès que nous les aurons gagnées, et en échange, mettez vos propres obligations sur le marché. Le gouvernement de M. Norquay se rendit à cette demande et avec la stupidité qui caractérise les gouvernements conservateurs, il livra les obligations de la province à cette compagnie, avant qu'elle eut gagné la subvention et avant que le gouvernement fédéral eut inspecté et approuvé le chemin. Le résultat fut que lorsque le gouvernement provincial fit savoir au gouvernement fédéral que la compagnie lui avait transporté ces terrains, sir John Macdonald répondit que la compagnie n'avait pas gagné la subvention et ne pouvait pas transférer les terrains. C'est grâce à cette bévue du gouvernement conservateur du Manitoba que la province perdit le montant de ses obligations, environ $250,000.

Par la suite, le gouvernement Greenway succéda au gouvernement Norquay et MM. Mackenzie et Mann, les promoteurs du Nord-Canadien, qu'avaient acheté la charte et les privilèges de la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson, demanda de l'aide au Gouvernement pour construire d'autres lignes. Le gouvernement Greenway leur répondit que lorsqu'ils auraient entrepris la construction de ce chemin de fer à la baie d'Hudson et auraient gagné la subvention en terre du gouvernement fédéral, s'ils voulaient obtenir de l'aide du gouvernement provincial pour construire des embranchements dans la province du Manitoba, ils auraient à remettre au gouvernement provincial 256,000 acres de terre. C'est ainsi que le gouvernement Greenway prenait les moyens de rémédier à la bévue du gouvernement conservateur précédent.

La Chambre peut voir par là que c'était une question entre la compagnie et le gouvernement provincial, à laquelle le gouvernement fédéral n'avait rien à voir. Plus tard, d'autres hommes politiques, des hommes d'Etat d'un autre type prirent la direction des affaires au Manitoba et au lieu d'obliger MM. Mackenzie et Mann de respecter l'arrangement conclu avec le gouvernement Greenway, et d'exiger le transfert de 256,000 acres de terre, ils vendirent leurs droits et leurs titres à ces terres pour la bagatelle de $1.54 l'acre, quand elles en valaient de $5 à $10.

Voilà qui prouve une fois de plus que la mauvaise administration d'un cabinet conservateur a fait perdre des sommes considérables à la province du Manitoba. Avant de venir reprocher au gouvernement Laurier de dissiper les terres de l'Ouest, l'honorable député (M. Glen Campbell) ferait bien de s'informer des faits et gestes de ses amis politiques du Manitoba. N'oublions pas que mon honorable ami (M. Campbell) fut pendant un certain nombre d'années, au sein de l'assemblée législative de cette province, un des plus fermes soutiens du cabinet Roblin-Rogers, qui, chacun le sait, s'est rendu fameux par sa manière de gérer le domaine et les finances de la province. L'opinion qui prévaut dans l'Ouest entier, c'est que le gouvernement Roblin, depuis qu'il est au timon des affaires, a littéralement gaspillé le patrimoine de la population manitobaine. Mon honorable ami (M, Campbell) appuyait le cabinet Roblin à l'assemblée législative du Manitoba quand le premier ministre de cette province déposa son projet de loi tendant à garantir les obligations d'un chemin de fer aboutissant à une sablonnière dont il était propriétaire.

M. CAMPBELL: L'honorable député est-il certain de ce qu'il avance en ce moment?

M. NEELY: Certes, je tiens pour vrai ce qui est admis de tout le monde, ce qui

a été publié dans les journaux, discuté devant l'assemblée législative et que nul n'a encore contesté, que je sache.

M. CAMPBELL: A ce propos, je pourrais dire à l'honorable député quelque chose qu'il serait peut-être bien aise d'apprendre.

M. l'ORATEUR: Je ne puis tolérer d'interruption semblable sans l'assentiment de l'honorable député qui a la parole.

M. NEELY: Il sera loisible à l'honorable député de me faire donner la réplique par certains de ses collègues du Manitoba, qui, si cela leur fait plaisir, pourront ferrailler pour lui. S'il avait quelque souci de la logique, l'honorable député (M. Campbell) devrait être le dernier à accuser le gouvernement fédéral de gaspillage en ce qui concerne la gestion des terres de l'Ouest.

Mon honorable ami (M. Campbell) a encore pris le Gouvernement à partie à cause des prétendues dépenses folles résultant de la façon dont on a adjugé les entreprises du Transcontinental. Je suis sûr que lorsqu'il sollicitait les suffrages des électeurs de Dauphin, en octobre dernier, l'honorable député n'a guère critiqué l'attitude du Gouvernement à l'égard de la construction de ce chemin de fer national. Les deux principaux articles du programme du conservateur que j'eus comme adversaire dans ma circonscription étaient l'achèvement à brève échéance du Grand-Tronc-Pacifique et la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et je ne doute pas que sur ces questions le sentiment public soit dans Dauphin le même que dans Humboldt.

Je suis bien aise de profiter de l'occasion pour dire que la population de l'Ouest constate avec bonheur qu'en dépit de la crise financière et des obstacles qui entravent l'achèvement de cette vaste entreprise, le Gouvernement vient en aide au Grand-Tronc-Pacifique et va veiller à ce que l'entreprise nationale du Transcontinental soit menée à bonne fin.

Les assertions de l'honorable député (M. Campbell) à l'égard du prix excessif que la commission du Transcontinental aurait donné des traverses de chemins de fer m'ont déterminé à vérifier certains faits. Je me bornerai à dire que toutes ces entreprises me paraissent avoir été mises en adjudication, qu'elles ont été invariablement adjugées aux plus bas soumissionnaires, et que les entrepreneurs de certaines parties du chemin de fer ont eu la plus grande peine à se procurer les traverses en assez grande quantité pour exécuter les travaux.

Une autre assertion qui, faite par le représentant d'une circonscription de l'Ouest, m'a paru fort étrange, c'est celle que mon honorable ami (M. Campbell) s'est permise lorsqu'il a discuté la question du tarif. Il s'est exprimé comme suit:

Dans les rangs de la gauche, on appelle chaque chose par son nom; nous avons foi en la protection, et nous la désignons par son nom.

Il est bien évident que mon honorable ami n'était pas membre de la Chambre pendant la dernière législature du Parlement, sans quoi il ne se serait pas hasardé à affirmer que son parti est resté fidèle au principe de la doctrine protectionniste. Son chef, il est vrai, est en faveur de la protection, mais l'honorable député sait fort bien qu'en matière douanière, le sentiment qui prévaut à l'ouest du lac Supérieur diffère essentiellement de celui qui règne à l'est; il sait fort bien à quoi s'en tenir sur la manière de voir de la population de l'Ouest à l'égard du tarif. Il se sent plein de courage parce que les élections sont passées. Il s'écoulera quatre ou cinq ans avant qu'il soit obligé de solliciter de nouveau les suffrages des électeurs de Dauphin; sans cela, il n'oserait pas pousser la témérité jusqu'à venir se constituer le champion de la protection sur le parquet de la Chambre.

Quelle fut, pendant la dernière législature, l'attitude de ces collègues du Manitoba? Ne sait-il pas qu'à l'avant dernière session, le représentant de Souris (M. Schaffner) a déposé un projet de résolution tendant à abaisser de 17½ à 10 p. 100 le droit sur les moissonneuses et les lieuses, et non sur tous les instruments agricoles? En proposant cette réduction, l'honorable député de Souris savait fort bien qu'il se rendait au désir de ceux qui habitent à l'ouest du lac Supérieur. L'achat de ces instruments coûte chaque années des sommes considérables aux cultivateurs de l'Ouest canadien, et je le déclare en présence de la Chambre et du Gouvernement, si ce dernier a déjà quelque peu abaissé le tarif, les cultivateurs et les représentants de l'Ouest considèrent qu'ils ne l'a pas encore suffisamment abaissé. Représentant une circonscription de l'Ouest, je ne me fais pas scrupule de faire connaître au Gouvernement mon sentiment sur ce point. Je répète ici ce que j'ai maintes fois déclaré devant mes commettants qui n'ont jamais manqué de m'en témoigner leur approbation: bien que l'on ait abaissé les droits qui frappent les instruments agricoles, on ne les a pas encore abaissé de façon à répartir équitablement le fardeau des taxes sur la population entière du Canada, y compris les cultivateurs de l'Ouest.

Lorsque, à la veille de la clôture de la session de 1906-1907, le représentant de Souris déposa son projet de résolution, il eut le concours de l'honorable député de Macdonald (M. Staples) et d'autres représentants conservateurs du Manitoba. Aussi, quand mon honorable ami de Dauphin est venu, lui qui se vante d'appeler chaque chose par son nom, se déclarer en faveur

de la doctrine protectionniste, me suis-je demandé s'il était au fait de l'attitude que ces honorables députés avaient prise en cette circonstance-là.

M. CAMPBELL: Je l'étais et je voterai pour ce projet de résolution; en ferez-vous autant?

M. NEELY: Certes, je me ferai un devoir de voter pour tout projet de résolution déposé de bonne foi et tendant à l'abaissement des droits sur les instruments agricoles. A l'époque où la Chambre fut saisie de ce projet de résolution, les honorables députés de Souris et de Macdonald ainsi que les autres représentants conservateurs du Manitoba se rendaient pleinement compte du sentiment de leur commettants. Espéraient-ils faire adopter leur proposition? S'ils avaient tenu à la faire adopter par la Chambre, s'ils avaient tenu à rallier à leur manière d'envisager cette question la majorité de leurs collègues, n'auraient-ils pas dû commencer par opérer la conversion de leur propre chef.

Nul n'ignore qu'au cours de sa dernière tournée à travers les provinces de l'Ouest, le chef de l'opposition s'est soigneusement abstenu de traiter à fond la question douanière, tel un bon patineur qui évite avec soin les endroits où la glace est mince. Et pourquoi? Parce qu'il sentait que sa théorie de la protection adéquate était tellement vague que les gens n'en voulaient pas. Il savait que les cultivateurs de l'Ouest voulaient une déclaration précise, ne laissant place à aucune équivoque, et que cette théorie imprécise et confuse était contraire à leur manière de voir et à leurs sentiments.

Voyez en quelle posture se trouvent aujourd'hui les membres de la gauche: quand l'honorable député (M. Schaffner) proposa l'adoption de son projet de résolution, le chef de l'opposition se déclara incapable de l'appuyer. Mon honorable ami de Souris comptait-il alors sur l'adoption de sa proposition? Il ne put même pas la faire appuyer par son propre chef. Pourquoi donc l'honorable député a-t-il choisi ce moment-là pour saisir la Chambre de sa proposition? Sans vouloir lui attribuer de motifs qu'il n'a pas eus, je me permettrai de rappeler qu'on s'attendait alors à des élections prochaines.

Une VOIX: Dans deux ou trois ans.

M. NEELY: C'est possible, mais l'honorable député ne le savait pas à ce moment-là. Si on a réussi à faire croire aux électeurs des diverses circonscriptions du Manitoba que l'honorable député de Souris et les autres représentants conservateurs de cette province étaient de bonne foi et comptaient obtenir l'appui de la Chambre, doit-on s'étonner que la province du Manitoba, compte aujourd'hui huit représentants conservateurs à la Chambre et seulement deux ministériels?

M. SCHAFFNER: Je regrette d'avoir à interrompre mon excellent collègue. Pour ce qui est de mon projet de résolution, je l'ai proposé au seul moment où il m'était loisible de le faire, sous forme d'amendement au tarif, et si j'en ai demandé l'adoption, c'était dans le but d'obtenir l'abaissement de droits qu'il comportait. Je suis prêt à voter pour toute proposition tendant au même but, quelle qu'en puisse être la provenance.

M. NEELY: Puisque mon honorable ami se rend compte de l'importance que la population de l'Ouest attache à l'abaissement du tarif, puisque le parti auquel il appartient n'a tant qu'il fut au timon des affaires, songé à abaisser les droits sur les instruments agricoles qu'à l'heure où il sentit le pouvoir lui échapper, et puisque le gouvernement libéral a effectué une certaine réduction des droits, je m'étonne dis-je, que l'honorable député de Souris accorde son appui à celui qui est son chef en cette Chambre.

M. BLAIN: Comment le chef de votre propre parti a-t-il voté sur cette question?

M. NEELY: Il a voté suivant ses convictions.

M. ARMSTRONG: Etes-vous logique en soutenant cela?

M. NEELY: Est-ce l'honorable député de Lambton ou moi qui a la parole?

L'honorable député de Dauphin (M. Glen Campbell) se prononce pour le protectionnisme. Certes, il a dû faire cette déclaration sans avoir pris l'avis de ses copartisans élus dans des circonscriptions de sa province.

M. CAMPBELL: C'est là une imputation d'intention, je crois.

M. NEELY: Pas du tout. J'ai seulement fait la supposition que l'honorable député n'avait pas dû consulter ses collègues de Souris (M. Schaffner) et de Macdonald (M. Staples) avant de se déclarer protectionniste.

L'honorable député de Souris nous dit qu'il faut le croire quand il assure qu'il a présenté en toute bonne foi la proposition en question. Or, j'ai consulté les archives au sujet du vote qui a été émis à cette occasion. La Chambre siégeait en comité général, et je vois que sur un effectif de 214 membres, 78 seulement ont pris part au vote.

Si notre honorable collègue était si désireux de faire adopter sa proposition; s'il était si désireux de s'engager lui et ses amis à réaliser la politique qu'elle énonçait, pourquoi n'a-t-il pas fait en sorte que tous les membres de la Chambre fussent mis en demeure de se déclarer pour ou contre son projet de résolution? Mais le timbre d'appel n'a seulement pas résonné. J'ai par-

couru les pages du hansard et je n'ai point vu un nom d'inscrit. On lit cette seule note: pour, tant de voix; contre, tant de voix. Oui, si notre collègue voulait réellement instruire ses électeurs, il devait demander le scrutin.

M. G. TAYLOR: La chose ne pouvait se faire à ce moment.

M. SCHAFFNER: Je ne pouvais faire autrement.

L'hon. M. FIELDING: Il aurait fallu attendre pour provoquer un scrutin.

M. SCHAFFNER: Quatre-vingts pour cent de nos amis votèrent en faveur de ma proposition; et tous les libéraux, y compris ceux de l'Ouest, votèrent contre.

M. NEELY: C'est là un fait significatif que vingt-deux amis seulement de l'honorable député ont voté pour sa proposition. Ce fait montre le peu d'intérêt que cette proposition a soulevé parmi eux dans la Chambre. En ce qui concerne le chef de la gauche, il a voté avec nous contre la proposition.

M. STAPLES: Lisez donc ses déclarations.

Quand, au cours d'une campagne électorale, un candidat fait des promesses aux contribuables, il est clair que c'est un devoir pour lui, lorsqu'il est élu sur la foi de ces promesses, de les exécuter à la Chambre.

Nous discutons le budget présenté par le ministre des Finances. Si j'ai bien compris l'honorable ministre, il a déclaré que les recettes du dernier exercice se chiffrent par 42 millions et un quart, les dépenses par 83 millions, ce qui laisse un excédent d'un million et demi.

M. NEELY: Soyez tranquille, je les ai lues. Au cours de la dernière période électorale, la question douanière a occupé une place importante dans les discussions en diverses parties de l'Ouest canadien.

Je ne vois pas l'honorable député de Calgary (M. McCarthy) à sa place, mais l'honorable député s'est ému des affirmations portées à la tribune populaire, disant qu'il avait manqué à son devoir relativement à ce projet de résolution. En consultant la collection des journaux de Calgary, je vois que le 21 octobre il a offert de parier, avec le journal libéral de Calgary, l' "Albertan", la somme de $100 en faveur d'une institution de charité, si l'on prouvait qu'il avait failli à son devoir et n'avait pas voté sur cette question.

L'honorable député connaît très bien le sentiment de ses électeurs sur ce sujet, et malgré tout, le représentant de Dauphin (M. Campbell) affirme qu'il est protectionniste.

Au sujet de la proposition qui nous occupe, je ferai observer que si 78 voix seulement se sont prononcées pour ou contre son rejet, sur un amendement déposé subséquemment par le chef de l'opposition dans la même séance, vers la fin du débat, à un moment où l'on pourrait supposer que l'assistance des députés fût encore moins nombreuse, cent-vingt membres ont voté en faveur de l'amendement.

Le projet de résolution de notre collègue (M. Schaffner), si le Gouvernement avait pu l'accepter, aurait été favorable aux intérêts des populations de l'Ouest. Mais ces questions, quand elles sont soumises à la discussion de la Chambre, doivent être examinées dans un esprit de justice et d'impartialité. Quant à moi, je dois dire que j'aurais voté contre la proposition de notre ami, si j'avais été présent lors de sa présentation dans les circonstances particulières qui ont accompagné son dépôt.

J'ai dépassé la limite que j'avais assignée à mes observations. Je ne veux ajouter qu'un mot, et voici ma conclusion: je prétends que les populations de l'Ouest approuvent le Gouvernement, parce que si celui-ci sur la question des droits de douane, n'a pas fait toutes les modifications qu'il aurait dû faire toutefois, il en a réalisé de réellement importantes, et j'espère que ce mouvement s'accentuera du bon côté dans une prochaine revision des tarifs.

M. T. G. WALLACE (York-centre): A cette heure avancée, je n'ai pas l'intention de retenir la Chambre bien longtemps.

Mais, si je comprends bien, l'honorable député nous a aussi dit que la dette a augmenté de quarante-six millions. Pour ceux qui ne sont pas au courant, il ne leur paraît guère que nous ayons un surplus quand nous augmentons notre dette de quarante-six millions, et surtout lorsque nous voyons que des articles tels que les primes sur l'acier et sur le fer se montant à $3,200,000 et la dépense des fusils pour la milice, $1,300,000 n'ont pas été imputés au compte des dépenses courantes. Si ces articles avaient été imputés au compte des dépenses courantes, ce qui aurait été très raisonnable, nous devrions avoir un déficit au lieu d'un surplus. Je regrette que le Gouvernement n'ait pas prêté plus de soin dans l'emploi des deniers publics. S'il s'était montré plus prudent, nous pourrions avoir un véritable surplus au lieu d'un surplus qui, à mon avis, n'existe que sur le papier.

Je regrette que le ministre des Finances, dans son budget, n'ait pas annoncé qu'il protégera une certaine classe du peuple de ce pays, les cultivateurs, les maraîchers et les ouvriers agricoles.

Ainsi que je le comprends, la politique nationale, énoncée par sir John Macdonald en 1878, est une politique de protection pour les agriculteurs et les manufacturiers d'abord, mais aussi pour les ouvriers agri-

coles, de fait pour chaque classe. Les manufacturiers de ce pays sont joliment protégés, et en certains cas, probablement trop protégés, bien que je ne veuille pas chercher noise au Gouvernement à ce sujet. Mais quand on protège les manufacturiers, je pense que l'on devrait tout aussi bien protéger les agriculteurs, les maraîchers et les ouvriers agricoles. Nous habitons un pays dont le printemps est plus tardif que celui qui est au sud du Canada. Le ministre des Finances a été prié d'étudier la question de protection aux produits maraîchers importés au Canada. On peut difficilement s'attendre à ce que le Canada puisse rivaliser en toutes saisons avec un pays aussi bien situé que les Etats-Unis. A l'époque où les produits canadiens sont portés sur le marché, le prix des produits qui nous viennent des Etats-Unis est peu élevé, et ces produits font opposition à ceux du Canada. Ce que veulent en particulier les cultivateurs et les maraîchers de ce pays, c'est un droit spécifique sur ces produits, non un droit "ad valorem", parce qu'il ne leur sert pas à grand'chose à une époque de l'année où l'on a le plus besoin de protection. Je ne veux pas m'étendre au long sur ce sujet, cependant, on me permettra, peut-être, de lire un extrait d'une lettre que j'ai en ma possession, vu que ces lignes peignent mieux que je ne pourrais le faire le besoin qui se fait sentir:

La "Ontario Vegetable Growers' Association" demande que le tarif douanier sur les légumes soit rendu spécifique au lieu de *ad valorem*, ce qui, croyons-nous, empêcherait nos marché de devenir un dépotoir de rebuts, tels qu'ils sont à présent. Nous conseillerions un droit spécifique égal à 30 p. 100 d'un prix raisonnable de la production sur la valeur du marché de qualité moyenne sur les légumes importés. Cela aurait pour but de ne pas enrayer l'importation des légumes aux époques de disette ou lorsque l'agriculteur canadien ne peut pas répondre à la demande, le prix du marché étant trop élevé à ces époques. Le droit spécifique serait relativement moins élevé.

Un droit spécifique empêcherait notre marché d'être inondé par le surplus de la production ou par les produits endommagés d'autres pays qui sont exportés ici à bas prix, à une époque où les agriculteurs canadiens sont en mesure de fournir en abondance des produits frais et cultivés au pays. En même temps ce droit améliorerait le sort du consommateur canadien en améliorant la qualité des marchandises importées.

Nous désirons également attirer votre attention sur le fait qu'une très grande partie des légumes importés de Californie en Canada sont le produit de la main-d'œuvre chinoise. C'est surtout le cas pour le céleri, dont la presque totalité est cultivé par le Chinois, et les prix peu élevés auxquels il peut être porté sur la facture aux points d'exportation sont grandement déterminés par ce fait.

Le parlement canadien ayant imposé, et avec sagesse, croyons-nous, une capitation de $500 sur cette main-d'œuvre à l'entrée dans la Puisance, comme moyen de protection en faveur de la main-d'œuvre nationale, il nous paraît donc injuste que le travail de cette main-d'œuvre jaune entre en concurrence avec les produits du maraîcher canadien et neutralise, au moyen d'un droit *ad valorem*, les effets de la loi qui est cencée protéger le produit national. Nous proposons les tarifs suivants sur les légumes:

Choux, 2 cents la pomme.
Célerie, 20 cents la douzaine.
Oignons, 20 cents le boisseau de 50 livres.

Dans la fixation de nos tarifs douaniers il est bon de tenir compte que nous habitons une contrée septentrionale. Il faut prendre aussi en considération que le Canada est un jeune pays, dont les industries ne sont point encore parvenues à leur plein développement et dont la population est peu nombreuse.

Les cultivateurs, maraîchers et ouvriers agricoles méritent en vérité beaucoup d'égards. Nous avons importé, ces dernières années, pour des centaines de milliers de dollars de ces produits de la culture maraîchère achetés aux Etats-Unis et dont la plus grande partie aurait pu être cultivée en Canada. Ces objets d'alimentation, quand on les demande au marchand avant leur saison sont, à toute évidence, des objets de luxe et non des articles de nécessité. Le droit qui les frapperait, par conséquent, est un luxe qui ne saurait atteindre le pauvre, et le riche doit consentir à payer un peu plus cher pour encourager cette catégorie de producteurs.

J'espère que le Gouvernement tiendra compte de ces considérations et que le ministre de l'Agriculture fera quelque chose pour les cultivateurs maraîchers. La délégation qui est venue l'interviewer, ainsi que le ministre des Finances, a demandé que pour les graines mises en paquets, la proportion de la valeur germinative soit indiquée sur le paquet; car tous les ans, les consommateurs perdent des milliers de dollars à cause de l'absence de faculté germinative dans ces graines, dont personne ne répond.

Je regrette que le Gouvernement n'aît point cru pouvoir élever les droits d'entrée sur le porc et les produits de l'industrie porcine, car les droits actuels sont insuffisants pour empêcher que les fluctuations du prix du porc sur le marché des Etats-Unis n'affectent celui du porc au Canada. Il est donc du devoir du Gouvernement d'établir une protection suffisante, de manière que le surplus de la production de l'industrie porcine aux Etats-Unis ne soit point déversé sur le marché canadien. Le Gouvernement qui a protégé très efficacement les industriels devraient chercher les moyens de venir en aide aux cultivateurs en faisant droit aux demandes très raisonnables de ces députations.

Au cours de la dernière campagne électorale j'ai blâmé le système d'immigration

adopté par le gouvernement du Dominion. Selon moi, une grande partie de l'immigration qui vient en ce pays n'est point dans l'intérêt public. Cette question a été discutée à fond dans cette Chambre. Je crois que, comme nous encourageons à venir s'établir ici les gens de la mère partie, nous devrions encourager les émigrants des autres contrées de l'Europe qui deviennent de bons colons, et ceux des Etats-Unis qui nous viennent par milliers, mais je ne pense pas que nous ayons de place pour cette classe de gens qui viennent au Canada mais qui ne seront jamais de bons Canadiens ni de bons sujets anglais. Il nous faut des gens qui sont susceptibles de devenir avec le temps de bons citoyens. On devrait restreindre ou au moins ne pas encourager l'immigration des Japonais, des Doukhobors et autres gens de cette classe.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention les orateurs des deux côtés qui ont pris part à la discussion sur le budget, et je dois dire que j'approuve cordialement certaines choses qui ont été dites d'un côté et de l'autre. J'ai remarqué tout spécialement que la presque totalité de ceux qui ont parlé en faveur du Gouvernement se sont efforcés de défendre à peu près tout ce qu'a fait ledit Gouvernement. Or, le Gouvernement de ce pays n'est certainement pas parfait, donc celui qui défend tous ses actes doit nécessairement défendre certaines choses répréhensibles. C'est avec une certaine surprise amusée que j'ai entendu l'honorable représentant de Grey-sud (M. Miller), dans un discours éloquent et fort bien préparé, approuver le Gouvernement dans tout ce qu'il a fait depuis 1895, jusqu'à ce qu'il en soit venu à parler de ce que l'on appelle le canal de Newmarket.

Avant de venir ici, en me basant sur ma connaissance des circonstances et mon appréciation des faits j'avais déjà conclu que cette construction est un gaspillage inutile des fonds publics. Après avoir entendu la défense de ce projet par le premier ministre, le ministre de la Justice et le ministre des Chemins de fer j'ai été confirmé dans la justesse de ma conclusion car cette défense n'en était point une. Le premier ministre a dit que la raison qui a décidé le Gouvernement à ouvrir ce canal et à y dépenser un ou deux millions de dollars, c'est qu'une députation de York-nord était venue lui demander de le faire. Mais, je pourrais facilement trouver n'importe dans quelle partie du Canada une députation qui viendrait demander au Gouvernement de dépenser un ou deux millions près d'un village quelconque; serait-ce une raison pour que le Gouvernement dépense cet argent? Un autre point concernant cette dépense c'est que $30,000 à $40,000 avaient été dépensés avant que cette députation vînt à Ottawa, et cependant on semble vouloir nous faire croire que ce fut cette députation qui décida le Gouvernement à entreprendre l'ouverture de ce canal. Cela n'est guère logique et je ne pense pas que l'on ait avancé cette raison avec réflexion. Au 31 mars 1905, il y avait quatre ans qu'aucune dépense n'avait été faite sur ce canal, si ce n'est une somme de $31,000, mais depuis cette date jusqu'à ce jour, on y a dépensé environ $182,000. Quiconque a étudié tant soit peu la question, sera porté à croire que cette dépense de $182,000, dans une circonscription électorale, à la veille d'une élection, était dans l'intention du Gouvernement une sorte de cadeau aux électeurs de York-nord. Je ne crois pas qu'il se trouve ici un seul représentant, à quelque parti qu'il appartienne, qui approuve des dépenses de cette nature. J'ai blâmé cette dépense dans les assemblées publiques à York-centre et une ou deux fois à York-nord; et, bien que l'argent ait été dépensé dans cette circonscription, je crois que bientôt les électeurs rejetteront ceux qui ont ainsi gaspillé les fonds publics.

Comme l'heure est avancée je n'en dirai pas davantage. J'insisterai simplement auprès du Gouvernement sur la nécessité qu'il y a de faire quelque chose en faveur des maraîchers et des cultivateurs. J'espère que le Gouvernement reconnaîtra que ce que nous demandons sur ce point ne tend point à favoriser une classe de gens ou une localité spéciale, mais bien à promouvoir l'intérêt général du pays.

M. W. S. LOGGIE (Northumberland, Nouveau-Brunswick): Monsieur l'Orateur, dans le cours de ce débat, vous n'avez encore entendu personne de la province du Nouveau-Brunswick, c'est pourquoi je désire présenter quelques remarques. L'honorable représentant de York-centre (M. Wallace) qui vient de s'asseoir, a demandé que le Gouvernement restreigne l'immigration, et il a parlé des Japonais comme d'une classe de gens que l'on ne devrait point admettre en grand nombre au Canada. L'honorable député devrait savoir que c'est là justement ce qu'a fait le Gouvernement, que des restrictions existent et sont appliqués actuellement, et que, dans le cours des deux années passées, un très petit nombre de Japonais sont entrés dans ce pays. L'honorable député ne devrait pas ignorer non plus que le Gouvernement fait tout en son pouvoir pour attirer ici une bonne classe d'immigrants, et que l'on prend toutes les précautions possibles pour renvoyer dans leur pays, aux frais des compagnies maritimes, les immigrants peu désirables. L'honorable député qui m'a précédé, a demandé aussi au Gouvernement d'augmenter la protection que le tarif offre aux intérêts des cultivateurs, spécialement en ce qui concerne l'industrie porcine, et il voudrait que l'on élevât le droit d'entrée de ces produits. Mais, ce droit est déjà de deux centins par livre, ou quatre dol-

lars par baril, et l'honorable député ne trouve pas que ces quatre dollars par baril protègent suffisamment les intérêts du cultivateur canadien. Les porcs importés en ce pays sont pour la plus grande partie d'une race que l'on n'élève pas au Canada. Les produits du porc importés se consomment dans les Provinces maritimes et dans les exploitations forestières d'Ontario, de Québec et les provinces de l'Est. Mon honorable ami voudrait que les consommateurs payassent une taxe plus élevée favorisant ainsi les intérêts du cultivateur de ce pays.

Dans mon opinion, ce serait être injuste envers les consommateurs que d'augmenter la taxe sur ces produits quand nous voyons que les producteurs sont déjà efficacement protégés, et ils le sont suffisamment à mon avis. S'il y a dans le tarif un seul item dont les droits soient établis sur la base d'un taux protecteur, c'est bien celui qui concerne les produits de l'industrie porcine. C'est un des articles que le parti libéral a maintenu tel qu'il existait en 1896 lorsque les conservateurs étaient au pouvoir. Quant à ce qui concerne sa requête en faveur des maraîchers, je crois que l'on admettra que les importations de ces produits se font à une époque où nos maraîchers n'alimentent point et ne peuvent alimenter le marché canadien. S'il en est ainsi, serait-il raisonnable que l'on imposât une taxe excessive au consommateur? La taxe actuelle est raisonnable. Ils paient une taxe suffisante pour les fins du revenu. Je pense donc que le Gouvernement a agi sagement en évitant de modifier chaque année le tarif. Environ tous les dix ans, nous avons établi un nouveau tarif auquel, dans l'intérim, nous n'avons apporté que de légères modifications. Je ne crois pas devoir m'arrêter plus longtemps aux remarques de l'honorable député. Mais, je veux, une fois de plus féliciter mon honorable ami, le ministre des Finances, sur l'état qu'il a présenté à cette Chambre. Il y a un an, il disait à cette Chambre et à tout le pays, que les temps exigent que l'on fût très prudent et que cependant il fallait prendre courage. Il me semble, par le rapport que vient de déposer le ministre des Finances, que c'est bien là ce qu'il a fait lui-même.

L'honorable représentant de York-centre (M. Wallace) nous dit que les dépenses ont été de $83,000,000, que les revenus ont atteint $84,500,000 et que nous avons un surplus de $1,500,000. Il est certainement encourageant qu'il en soit ainsi, car à cause de la tension des affaires, si je puis m'exprimer ainsi, il n'eût été que juste de s'attendre à ce que le ministre des Finances annonçât à cette Chambre un déficit dans les transactions de l'année. Je pense donc que nous pourrions répéter ce que l'on disait l'année dernière, qu'il n'y a pas eu peut-être un seul ministre des Finances qui ait fait plus que le ministre des Finances actuel pour le maintien du haut crédit financier du pays.

Par son rapport, nous voyons que la dette nette du pays dépassait, le 31 mars 1909, la somme de $323,000,000, et que pendant les douze ans et trois quarts qui se sont écoulés depuis 1896, la dette nette s'est augmentée de $65,000,000, en chiffres ronds. Mais, monsieur l'Orateur, je vous prie de remarquer que, dans ces $65,000,000, sont compris $52,500,000 dépensés sur le chemin de fer Transcontinental. Cela ne laisse qu'une balance de $12,000,000 dépensés pour les travaux publics importants de ce pays, ce qui représenterait environ $1,000,000 par an pour les douze années passées. Veuillez vous rappeler ce qui a eu lieu dans le cours des cinq dernières années du régime conservateur. Durant ces cinq années, les dépenses s'élevèrent à $16,000,000, sur le compte du capital. Pendant le même laps de temps on emprunta $21,000,000: c'est-à-dire que les fonds du trésor ne furent pas suffisants pour défrayer les dépenses courantes du pays. On dût emprunter $5,000,000 pour cette fin. Or, le parti libéral a dépensé environ $100,000,000 annuellement pour les fonds consolidés ordinaires et les autres grands travaux publics qu'il a entrepris pendant les douze années passées, et il n'a augmenté la dette publique que de $1,000,000 par an, en plus des dépenses nécessitées par la construction du Transcontinental national.

En présence d'un tel état de chose, il semble que nous devrions prendre courage et nous sentir autorisés à continuer et à compléter cette grande entreprise. Nous voyons qu'en 1895, lorsque le parti conservateur dût céder les rênes au parti libéral, la dette par tête était de $50.82, tandis qu'en 1909, après avoir dépensé $52,500,000 sur le Transcontinental et des sommes considérables pour d'autres travaux publics importants, nous avons réduit cette dette par tête à $45.72, ce qui équivaut après ces dépenses considérables, à une réduction d'environ 10 p. 100 sur la dette de ce pays.

Naturellement, j'entends la dette par tête. J'ai déjà expliqué que la dette nette a augmenté, mais nous avons un actif à mettre en regard, comme je vous l'exposerai plus tard. Je désire maintenant dire un mot de la manière dont nous nous sommes procuré cet argent. Peut-être pourrais-je rappeler à la Chambre, qu'ici, l'autre jour, l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) s'exprimait comme suit sur ce sujet:

....surplus qui n'ont été obtenus que par l'usage extraordinaire du pouvoir que possède le Gouvernement d'imposer des taxes. Si le Gouvernement avait maintenu les taxes aussi basses qu'elles l'étaient du temps des conservateurs libéraux, ou s'il ne les avait que légèrement augmentées, il n'aurait pu amasser ces immenses sommes d'argent et ne pourrait montrer un surplus aussi considérable. Si

un gouvernement élève suffisamment les taxes, il se fera des revenus considérables et pourra avoir des surplus importants.

Maintenant, monsieur l'Orateur, pendant les cinq dernières années du régime conservateur, la taxe était d'environ 14 p. 100 plus élevée qu'elle ne l'est sous le régime actuel. Permettez-moi de le démontrer comme suit: En 1908, nous prélevions 16.48 p. 100 sur des importations d'une valeur de $351,879,000.

En 1896, les importations furent de $105,-361,000 et les droits perçus représentaient 19.12 p. 100. Notre taux est de $2.74 par $100 de moins sur le prix de la facture, ce qui représente une différence d'environ 12½ p. 100 sur les droits perçus. Appliquons ce même taux, et nous verrons que si la population canadienne avait importé en 1896, sous le régime conservateur, autant de marchandises que l'an dernier sous le régime libéral, le gouvernement conservateur aurait pris dans les poches des particuliers un surcroît d'impôts de $9,000,000. D'un autre côté, si le gouvernement libéral avait, l'an dernier, exigé au public les mêmes droits de douane que les conservateurs en 1896, il aurait perçu $9,000,000 de plus en droits de douane, ce qui aurait porté notre surplus à $10,500,000 au lieu de $1,500,000. Mais l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) disent que le point essentiel est que le Gouvernement perçoit aujourd'hui une capitation de $11, tandis que le gouvernement conservateur en 1896 percevait seulement $5.46 par tête. Ma prétention est que le point essentiel porte plutôt sur le taux auquel cette capitation de $11 est perçue.

Si je paye cette année des taxes sur une évaluation de $10,000 au taux de 2c. par piastre, et que je suis assez chanceux, l'année prochaine, d'obtenir un taux de 1½ p. 100 sur une évaluation de $20,000, le taux est moins élevé, mais je débourse en somme plus de taxes, et je devrais être content de pouvoir les payer, car j'ai un bien qui représente ce surcroît de déboursés. Et comment se fait-il qu'il y a plus de recettes aujourd'hui qu'autrefois, malgré la réduction du taux de l'impôt? La réponse est des plus simples. Un marchand garde en magasin juste les marchandises que consomme ses pratiques, et s'il y a aujourd'hui une demande pour deux habillements lorsqu'il y avait une demande pour un seul autrefois, le marchand achètera les deux habillements et le client les lui prendra au lieu d'en prendre un seul.

M. BLAIN: Pourquoi ne pas les fabriquer ici, et ne pas payer de droits?

M. LOGGIE: Oh! cher homme, vous savez que nous les fabriquons ici. Je dirai à l'honorable député que nous importons bien peu de confections.

M. BLAIN: La maison d'Ontario qui fait le plus gros commerce de confections les importe toutes, sujettes aux droits actuels.

M. LOGGIE: J'accepte la parole de l'honorable député, mais je lui répondrai que je connais des douzaines de marchands qui n'importent pas un sou vaillant de confections. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a avancé, l'autre jour, un argument, qu'il aurait mieux fait, pour être juste, de poursuivre jusqu'à sa conclusion logique. Il nous a dit que nous trouverions en 1886 la somme de $10,000,000 portée au fonds du capital, mais que cette somme représentait 7,500,000 acres de terres, lesquels, convertis en espèces, valaient $22,-500,000, et il nous a invité à méditer sur cette proposition. Bien, j'accepte le raisonnement de l'honorable député, mais s'il eût été juste, il aurait ajouté que les $52,-500,000 dépensés sur le Transcontinentai national sont un actif de l'Etat. L'honorable député aura-t-il l'audace de nier que nous avons dans le Transcontinental national un bien de la valeur de $52,500,000? Ne sait-il pas qu'avant peu cet argent portera intérêt, que ce sera tout comme si ces $52,500,000 nous avaient été remboursés et si nous les placions à la banque à intérêt, comme dans le cas des $22,500,000 que nous avons retirés de la vente des terres publiques?

N'est-ce past une juste comparaison à faire? Puis, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a parlé de l'emprunt intérimaire qui a été contracté, mais le ministre des Finances a répondu à cet argument, en disant que c'est un emprunt temporaire qui a déjà été remboursé. Si le gérant d'un établissement ordinaire de commerce emprunte durant l'année et rembourse sa dette, il n'a pas d'explications à donder à ses directeurs. Il n'a de comptes à leur rendre que l'état de ses dettes et de son actif. Et l'honorable député de Toronto-nord a encore insinué que si l'honorable ministre des Finances avait su ménager ses soldes-créditeurs, il n'aurait pas été à la peine d'emprunter sur le marché de Londres. Je ferai observer, à l'honorable député (M. Foster) que personne ne niera que l'argent emprunté par le Gouvernement a été sagement dépensé, car, malgré l'emploi de certains petits montants d'une façon qui ne plaît peut-être pas à tout le monde, il n'est pas un honorable député de l'opposition qui peut affirmer qu'en somme les deniers du public ont été dépensés mal à propos. C'est bien bel et bon de faire des insinuations et des allusions détournées, mais quand il faut en venir à porter une accusation en bonne et due forme, personne n'ose en prendre la responsabilité.

Le Gouvernement n'a-t-il pas activé la prospérité de notre vaste pays; n'a-t-il pas creusé le chenal océanique du Saint-Laurent, protégé nos pêcheries, encouragé

l'agriculture, aidé la construction des grands réseaux de chemins de fer? Il est vrai que si nous avions sequestré nos excédents de recettes dans le proverbial bas de laine, nous aurions pu réduire la dette publique, mais dans une ère de progrès comme celle que nous traversons, et dans un pays en progrès comme le nôtre, il convenait d'appliquer nos revenus, dans ces jours de prospérité, au développement des ressources nationales. Tout de même, nous avons réduit la dette *per capita*, et cependant, nous avons augmenté la dette publique de $65,000,000 seulement en 13 ans, $52,500,000 desquels je pourrais appeler un actif liquide, qui nous rapportera profit en temps et lieu. Encore un mot et je termine. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) nous a énuméré une longue liste de droits imposés au Canada, et les a comparés aux droits perçus aux Etats-Unis. Je cite ses paroles:

> Je prétends que c'est manifestement injuste pour le cultivateur canadien, et quand nous tenons compte que les Etats-Unis ont expédié au Canada, l'an dernier, 6,428 chevaux de la valeur de $1,254,804, il faut bien convenir qu'une partie de ce montant a été délibérément enlevé des poches du cultivateur canadien.

Si l'honorable député était ici, je lui demanderais qui paye le droit d'importation sur les marchandises qui entrent au Canada? L'honorable député aurait-il l'audace de me dire que c'est le cultivateur canadien qui paye les droits sur les chevaux que nous exportons aux Etats-Unis? C'est cependant la conclusion logique de son raisonnement, car il nous dit que le cultivateur canadien a payé les droits sur les chevaux que nous avons exporté aux Etats-Unis, raisonnement on ne peut plus injuste. Je ne comprends pas le tarif, si c'est là la base du raisonnement de l'honorable député. Il est possible qu'il se présente une exception à la règle, pour ce qui concerne quelques articles. Si nous n'avons pas d'autres marchés que celui des Etats-Unis et que nous sommes forcés d'y vendre nos produits à commission, il est possible qu'en certains cas le producteur canadien paye les droits, mais dans 99 cas sur 100, le cultivateur canadien paye les droits sur les marchandises importées au Canada, tout comme le cultivateur américain paye les droits que son gouvernement impose sur les produits importés dans son pays. Et l'honorable député a tort d'affirmer que c'est faire une injustice au cultivateur canadien de permettre l'entrée des chevaux au Canada à un droit de douane moins élevé que celui que le cultivateur américain doit payer sur les chevaux importés aux Etats-Unis.

M. GEO. TAYLOR: Le ministre des Douanes nous dit que le cultivateur canadien est tenu d'acquitter les droits sur l'orge canadienne exportée en Allemagne.

M. LOGGIE: Je ne doute pas que le ministre des Douanes est capable de répondre pour lui-même. Un mot seulement au sujet de l'honorable député de Frontenac (M. Edwards). Pourquoi, demande-t-il, le budget du département de l'Agriculture accuse-t-il une réduction de $35,000 pour l'exercice 1909-1910? Puis, il se perd en insinuations et en motifs de toute sorte. Si l'honorable député veut se donner la peine de lire le budget de l'année dernière, ou s'il étudie le budget de cette année, il trouvera peut-être la réponse qu'il désire, mais je tiens à lui dire ceci: Combien pensez-vous que le gouvernement conservateur dépensa dans l'intérêt de l'agriculture en 1896? Pas moins de $200,000. Et combien le Gouvernement actuel a-t-il consacré en 1908 aux intérêts agricoles du pays? Exactement $1,218,000, ou plus d'un million au-delà du montant dépensé en 1896. Cependant, l'honorable député a le front de demander pourquoi le budget des dépenses du département de l'Agriculture a été réduit de $35,000 pour l'exercice 1909-1910. Maintenant, monsieur l'Orateur, mes cinq minutes sont expirées, et je remercie la Chambre de son attention.

M. A. L. FRASER: (King) (I.P.-E.): Monsieur l'Orateur, ce n'est pas mon intention, à une heure aussi avancée de la soirée, d'infliger un long discours aux honorables députés qui restent encore à leurs sièges. Je ne traiterai qu'une ou deux des questions qui ont été discutées au cours du débat. La première a trait à la déclaration du ministre des Finances que le bilan de l'année se solde par un excédent de recettes. Or, il a raison ou il a tort. Il déclare que les recettes de toute source ont été, l'année dernière, de $84,000,000. Pendant le même exercice, les dépenses ont atteint $120,000,000, soit un excédent de dépenses de $46,000,000.

C'est le résumé du budget; mais cependant le rusé ministre des Finances s'arrange de manière à annoncer un surplus, et le moyen ingénieux qu'il emploie est toujours le même; celui que le Gouvernement a adopté d'année en année, tandis que la dette publique continue à augmenter tous les ans. La dette a augmenté l'année dernière, de $46,000,000, soient $7 par chaque homme, femme et enfant dans le pays, et l'intérêt sur cette somme jusqu'à parfait paiement sera $1,500,000 annuellement. Le ministre des Finances serait bien aimable de nous dire par quel moyen il en arrive à déclarer un surplus sur les opérations des douze derniers mois. La méthode de comptabilité nous expliquera comment se chiffre ce prétendu solde-créditeur, car en réalité, c'est un surplus fictif.

Le Gouvernement a deux comptes, l'un, le compte du capital, l'autre, le compte des dépenses courantes. Je n'ai rien à lui re-

procher sous ce rapport, car un grand nombre de gouvernements, sinon tous, de même que beaucoup de grands établissements de commerce et de banques suivent cette même méthode. Les dépenses courantes de l'année sont portées au compte courant, tandis qu'on devrait porter au compte du capital les dépenses encourues par les entreprises d'une nature permanente, les entreprises qui contribuent à grossir l'actif de l'Etat. Mais le gouvernement actuel non seulement porte au compte du capital les travaux permanents, mais encore les dépenses qui, à notre avis, devraient être portées au compte courant. Parmi ces dernières, comptons les primes. Que reste-t-il à l'actif du pays en retour des primes que nous avons payées au cours des derniers douze mois sur le fer et l'acier?

Rien du tout. Des primes semblables ont été portées sous l'administration conservatrice aux comptes courants, mais le gouvernement actuel n'a pas hésité à les imputer sur le compte du capital afin de pouvoir montrer un excédent. Par cette méthode fausse, on a porté au compte du capital une dépense de $2,500,000 de primes qui aurait dû être portée au compte courant, et l'on a créé ainsi un excédent d'un million et demi. Nous avons vu les journaux amis du Gouvernement et sustantés par lui crier cet excédent à tous les vents. Peut-on s'étonner alors qu'un aussi grand nombre de personnes acceptent cet excédent comme vrai, bien qu'en réalité, au lieu d'avoir un excédent le pays est en déficit et sa dette est augmentée de $46,000,000.

L'année dernière le ministre des Finances a fait quelques voyages en Angleterre pour emprunter de l'argent. Il ne me déplait pas de voir l'honorable ministre traverser souvent l'Atlantique; j'espère même qu'il vivra assez longtemps pour faire plusieurs autres voyages en Europe, mais je voudrais que ce fut en mission plus plaisante que celle d'emprunteur et de victime des courtiers. Je lui demande de se rappeler que nous avons dans les caisses d'épargne postales et les caisses d'épargne de l'Etat de l'argent pour lequel les déposants ne reçoivent que 3 p. 100 d'intérêt, bien que le Gouvernement ait payé 3½ et 4 p. 100 d'intérêt aux prêteurs de l'ancien monde. Il me semble que notre ministre des Finances devrait donner à nos petits déposants dans les caisses d'épargnes postales au moins le même taux d'intérêt qu'il paie à l'étranger. Pourquoi ces déposants recevraient-ils que 3 p. 100 lorsque le Gouvernement paie 3½ et 4 p. 100 à l'étranger.

Il y a un autre sujet dont je veux parler, et auquel l'honorable député d'Essex-nord (M. Sutherland) a le premier fait allusion dans ce débat. Cet honorable député a accusé l'honorable député de Toronto-nord d'être allé dans l'île du Prince-Edouard, peu de temps avant les élections, et d'avoir promis d'y construire un tunnel. A l'appui de cette accusation, il a lu un extrait de l' " Examine ", un journal publié à Charlottetown:

Pour ma part je suis prêt à remplir nos engagements envers l'île du Prince-Edouard en construisant un tunnel.

L'honorable député a accusé mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) d'avoir dit cela. Or, ce sont des paroles dont aucun député ne devrait avoir honte. Aucun homme ne doit craindre de dire qu'il est prêt à remplir, les engagements pris par le gouvernement fédéral envers les provinces. Cependant, plus d'une fois pendant cette session, j'ai entendu critiquer mon honorable ami d'avoir fait cette promesse. Mais que penser de l'honorable ministre des Finances qui est allé lui-même dans l'île du Prince-Edouard l'automne dernier, la veille de l'élection et a aussi parlé du tunnel? Je trouve dans le numéro du 24 septembre du "Daily Patriot" les paroles suivantes qui sont attribuées à l'honorable ministre.

Si la somme de $10,000,000 pouvait établir la communication par tunnel, je serais prêt à favoriser cette dépense de tout mon cœur, et je serais prêt même à dépenser une somme plus forte.

L'hon. M. FIELDING: Le fonds de mon discours était que je refusais de construire un tunnel.

M. FRASER: Je lis seulement.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député ne lit pas suffisamment.

M. FRASER: Je vais continuer.

L'hon. M. FIELDING: La substance de mon discours est tel que j'ai dit.

M. E. M. MACDONALD: Le ministre des Finances a-t-il promis le tunnel?

M. FRASER: Je ne dis pas qu'il l'a promis ou pas promis. Je lis ce que rapporte le journal.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami voudra-t-il lire un peu avant ces lignes? Qu'il lise ce qui précède.

M. FRASER: Je ne puis lire que l'extrait que j'ai ici. Il ne contient rien de faux.

L'hon. M. FIELDING: Je n'accuse pas l'honorable député de faux.

M. FRASER: L'honorable ministre peut se rappeler s'il a prononcé ces paroles.

L'hon. M. FIELDING: Je me rappelle très bien.

M. FRASER (continuant à lire):

Si la somme de $10,000,000 pouvait établir la communication par tunnel je serais prêt à

favoriser cette dépense de tout mon cœur, et je serais prêt même à dépenser une plus forte somme.

L'hon. M. FIELDING: Oui.

M. FRASER: Or, ces autres membres de la droite ont accusé l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) d'avoir commis un crime parce qu'il a dit qu'il était prêt à remplir les engagements contractés envers l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. FIELDING: J'ai quelque part parmi mes papiers une dépêche adressée à un journal conservateur, portant cette entête: "M. Foster promet le tunnel". Mon discours portait sur cette promesse et j'ai déclaré clairement que je ne prometterais pas de tunnel.

M. FRASER: Cela a été publié par le "Patriot" du 22 septembre.

L'hon. M. FIELDING: La dépêche est correcte jusque-là.

M. FRASER: C'est l'admission que je voulais obtenir. L'honorable député a dit de plus:

> Mais je ne possède aucun renseignement pour me justifier de dire: "Mettez-moi au pouvoir et vous aurez le tunnel".

C'est la fin de la phrase. Il dit qu'il n'a pas de renseignements justifiant de promettre un tunnel. Voilà tout l'embarras. Il n'y a pas de renseignements pour justifier aucun homme public à dire que s'il est élu il construira le tunnel.

L'hon. M. FIELDING: Pourquoi alors M. Foster l'a-t-il promis?

M. FRASER: Aucun journal n'a rapporté que M. Foster l'avait promis dans l'extrait auquel fait allusion le représentant d'Essex-nord.

L'hon. M. FIELDING: J'apporterai un journal qui le dit.

M. FRASER: Je sais qu'après que M. Foster eut quitté la province on a rapporté au dehors qu'il avait promis un tunnel qui coûterait $150,000,000. Mais je ne l'ai jamais entendu lui-même faire de déclaration semblable, et aucun journal dans notre province n'a jamais rapporté qu'il avait fait telle promesse. Le ministre des Finances nous dit que les renseignements manquent. Dans la province de l'Ile du Prince-Edouard on demande le tunnel; c'est la chose qui importe le plus pour notre prospérité.

Nous avons fait un marché avec le Canada, lorsque nous sommes entrés dans la Confédération, et l'une des conditions du marché était que le Canada maintiendrait une communication continuelle avec la terre ferme. Cette partie du marché n'a pas été observée. Nous avons cru que nous deviendrions partie de ce grand Canada et aurions une part dans sa prospérité, et nous nous reposions en grande partie sur cette communication continue avec la terre ferme pour obtenir cette prospérité. Mais trente années se sont écoulées et cet article du marché n'a pas encore été exécuté. Il est vrai que le Gouvernement a déjà été obligé de nous payer une indemnité pour avoir manqué à son engagement et il est probable qu'il lui faudra encore en payer. Deux provinces, pas plus que deux individus, ne peuvent violer un contrat solennel, signé et paraphé. Or, nous voulons avoir ces renseignements que le ministre des Finances dit être nécessaires pour le justifier de promettre ou de ne pas promettre le tunnel. Nous voulons que le Gouvernement fasse voter dans les crédits une somme suffisante pour faire une étude du terrain, afin de voir si la construction d'un tunnel est possible ou non. Nous ne sommes pas déraisonnables: nous n'exigerons pas le tunnel s'il doit coûter $150,000,000 ou la moitié de cette somme; nous ne demanderons que ce qui est raisonnable. En attendant nous voulons savoir ce qu'il est possible d'avoir, et nous ne pouvons obtenir de renseignements parce que le Gouvernement ne juge pas à propos de dépenser quelques milliers de dollars, ou quelques centaines de milliers de dollars, si c'est nécessaire, pour savoir si le tunnel peut être construit ou non.

Le gouvernement conservateur s'est-il conduit de cette façon? Non il a commencé par faire une exploration du détroit et a dépensé un peu d'argent à ces travaux. Mais l'exploration a pris du temps et le gouvernement est tombé avant que les travaux fussent terminés, et depuis que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir en 1896, il n'a pas dépensé un sou pour obtenir les renseignements dont parle le ministre des Finances.

J'ai cité ce que le ministre des Finances a dit lors de son passage à l'île du Prince-Edouard. Je veux parler maintenant d'un autre homme très en vue du côté de la droite. En 1891, l'honorable chef du Gouvernement actuel (sir Wilfrid Laurier) visitait l'île du Prince-Edouard, et un homme politique libéral éminent a déclaré, et on ne l'a jamais contredit, que des journaux de l'époque, publiés dans l'île du Prince-Edouard, ont rapporté que l'honorable premier ministre avait parlé comme suit:

> Toute personne qui a étudié la situation et les intérêts nouveaux créés par l'entrée de l'île dans la Confédération doivent admettre qu'un tunnel de ce genre est absolument nécessaire si sa construction est chose raisonnablement pratiquable.

Voilà la promesse que l'honorable premier ministre a faite quelque temps avant l'élection. Cependant voilà douze ans qu'il est au pouvoir, et il n'a jamais fait un pas

pour découvrir si la construction de ce tunnel était chose raisonnablement pratiquable ou non. Je demande donc au Gouvernement, avec toute la force dont je suis capable, de mettre un crédit au budget, pour exécuter une étude convenable du détroit afin que l'on sache définitivement si le tunnel est pratiquable ou non. Voilà tout ce que nous demandons. "Cela seulement, ni plus ni moins."

Mais je regrette que toute la population dans notre province ne s'occupe du sujet de la manière qu'il faudrait s'en occuper. Le chiffre de notre population n'est pas élevé. On est apathique, on dit ne pas avoir foi dans sa réalisation et qu'il coûtera beaucoup d'argent. Ces personnes ne connaissent pas ce dont elles parlent. Personne au monde ne sait si le tunnel coûteraient $100,000,000 ou $10,000,000. Tous ceux qui font des estimations au sujet de ce qu'il coûtera prouvent seulement qu'ils n'en connaissent rien. Nous ne saurons jamais ce que le tunnel coûtera tant que l'on aura pas fait une exploration du détroit. Je demande au Gouvernement de ne pas laisser les promesses qu'il a faites et les espérances qu'il a données aller grossir le nombre de ses promesses violées enfouies au cimetière. Lorsque le premier ministre "terminera son œuvre" j'espère qu'il n'oubliera pas de finir cette exploration qui a été commencée sous le gouvernement conservateur, et qui a été depuis remise d'année en année jusqu'à aujourd'hui.

La somme qu'il faudra dépenser dépend beaucoup de la manière dont l'argent sera employé. Notre pays est jeune et se développe, et il est nécessaire de dépenser de fortes sommes en entreprises publiques, en nouveaux moyens de transports et autres travaux de ce genre.

Personne ne saurait condamner le Gouvernement, parce qu'il consacre des deniers publics à des travaux utiles. Ce qu'il faut reprocher au Gouvernement, c'est d'appliquer des deniers publics à des travaux inutiles et qui ne répondent à aucun besoin. Le gouvernement actuel ne se fait pas scrupule de consacrer un million de dollars à ce qu'on appelle le fossé Aylesworth. Cette dépense ne s'est effectuée que dans l'intérêt d'un certain township et par là le Gouvernement vise sans doute à se recruter des partisans dans ce township. C'est toutefois une dépense d'une utilité fort problématique et bien qu'il ne faille pas condamner le Gouvernement lorsqu'il fait un judicieux emploi des deniers publics, il faut le censurer lorsqu'il exécute de fortes dépenses pour des travaux d'un caractère aussi peu justifiables que l'entreprise en question.

Voici une autre dépense d'un mérite problématique: j'entends la construction de cette section du Transcontinental, de Québec à Moncton. Ce projet a été condamné ici même par la plus haute autorité en matière de chemins de fer, l'ancien ministre des Chemins de fer, feu M. Blair. Au dire de M. Blair, c'était une entreprise inutile, parce qu'on créait par là une ligne parallèle de l'Intercolonial et qu'en définitive la construction de ce réseau tournerait à la ruine de l'Intercolonial.

Cependant le Gouvernement a construit à grands frais cette partie du réseau et nous sommes aujourd'hui en présence de ce singulier spectacle: voilà deux réseaux de l'Etat parallèles s'étendant de Québec à Moncton, alors qu'un bon chemin de fer suffirait amplement aux besoins du public et lui accorderait toutes les facilités de communications voulues. Pendant ce temps, d'autres parties du pays languissent et sont réduites à la famine faute de chemin de fer. Mais le Gouvernement a cru utile de construire cette section absolument inutile du Transcontinental.

Les dépenses du budget militaire prêtent à la critique. C'est le seul département de l'Etat dont le budget n'ait pas été rogné, cette année. Ce budget a atteint le chiffre de $7,000,000 annuellement. Et dans quel but? Est-ce pour une armée permanente? Il a été question d'une armée composée d'officiers et sans soldats. On semble convaincu au pays que la grosse part de ce budget militaire est au bénéfice des officiers, et cependant si jamais l'heure sonne où le peuple sera appelé à voler sous les drapeaux pour défendre le pays, voici ce qu'on constatera: Ceux qui subiront le feu de l'ennemi, ce ne sont pas ces officiers à panaches qui vivent dans le luxe et touchent de gros traitements, comme l'a fait observer l'autre jour le député de Nanaïmo; non, le poids de la lutte sera supporté par nos laborieuses populations rurales et urbaines.

Ce budget militaire est envisagé d'un mauvais œil. Sans doute il y a, au département de la Milice nombre d'hommes de valeur, je ne saurais affirmer le contraire, mais on semble croire que les résultats obtenus ne répondent pas aux dépenses exécutées dans ce ministère et à mon avis, on pourrait faire une application plus utile d'une partie de ces millions.

Il a souvent été question d'offrir un "dreadnought" à la Grande-Bretagne et le peuple canadien juge bon de le faire, on n'y saurait trouver matière à critiquer. Mieux vaudrait offrir à la mère patrie quelque don de ce genre et retrancher des dépenses inutiles dans notre budget militaire, Je n'affirme pas qu'il y ait eu gaspillage sur toute la ligne; seulement on semble croire que ce ministère agit un peu à sa guise et est soustrait à tout contrôle; aussi ne suis-je pas étonné qu'un ministériel prétende que le panache joue un trop grand rôle dans ce département. J'en suis

convaincu, une partie au moins, de ce budget de sept millions n'a pas été employée d'une façon utile et profitable.

M. E. M. Macdonald propose le renvoi de la suite du débat.

Cette motion est adoptée.

Sur motion de M. Fielding la séance est levée à minuit et trente minutes, le mardi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 27 avril 1909.

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

TAXES SUR LES BILLS D'INTERET PRIVE.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud) propose l'adoption du quatorzième rapport du comité permanent relatif aux chemins de fer, canaux et télégraphes.

—Monsieur l'Orateur, comme c'est ici un rapport spécial proposant certaines modifications au règlement, je me permets de donner un mot d'explication. Le règlement de la Chambre, sous sa forme actuelle, et en tant qu'il a trait aux projets de loi d'intérêt privé, présente apparemment une anomalie. Le greffier du comité qui connaît à la lettre le règlement, et qui est un fonctionnaire très compétent et de beaucoup d'expérience, a signalé au comité une différence dans la taxe en ce qui regarde les bills d'intérêt privé qui sont déposés d'abord en cette Chambre et ceux qui nous viennent du Sénat. Aux termes de l'article 88, paragraphe 3, à l'égard de tout bill d'intérêt privé déposé d'abord dans cette Chambre, il est exigé une certaine taxe par rapport à la capitalisation de la compagnie projetée; et aux termes du paragraphe 5 du même article, il est exigé une autre taxe par rapport au pouvoir conféré à la compagnie de contracter des emprunts ou d'émettre des obligations. Si ce même projet de loi était déposé d'abord au Sénat, il ne serait exigé de taxe que par rapport à la capitalisation et il n'en serait exigé aucune par rapport au droit d'emprunt. Cela découle des termes mêmes dans lesquels est rédigé le paragraphe 8 de l'article 88, qui est ainsi conçu:

> Les taxes additionnelles imposées par le paragraphe 3 du présent article seront aussi exigibles dans le cas de bills d'intérêt privé déposés d'abord au Sénat.

Mais le paragraphe 3 de l'article n'a trait qu'à la taxe exigible par rapport à la capitalisation de la compagnie, et non pas à celle exigible par rapport au pouvoir que se fait concéder la compagnie de contracter des emprunts. Les autres modifications au règlement que propose le rapport sont nécessitées par la suppression de l'anomalie que je viens de dire. J'excepte la modification relative à l'article 87 du règlement. Cet article est ainsi conçu:

> Les pétitions relatives à des bills d'intérêt privé ne seront reçues par la Chambre que dans les six premières semaines de la session.

Il se trouve qu'une pétition doit rester deux jours sur le bureau de la Chambre avant d'être reçue, et dès lors le délai accordé est réellement de six semaines moins deux jours. Il n'est guère douteux que l'intention ne fût d'accorder les six semaines au complet, et le comité propose de modifier l'article du règlement par l'insertion des mots " si elles ont été présentées," après le mot "que" dans la 2e ligne de l'article, ce qui aura l'effet de donner six semaines complètes après la rentrée des Chambres pour le dépôt d'une pétition relative à un bill d'intérêt privé. Il est un autre changement proposé à l'égard des compagnies désireuses d'accroître le chiffre de leur capital social, et se faisant autoriser à l'accroître. Il arrive que des compagnies commencent par n'inscrire qu'un capital au chiffre désiré, elles se dispensent de payer la taxe sur le capital accru. Le rapport propose qu'en pareil cas le chiffre du capital accru qu'une compagnie désire demander soit indiqué dans le projet de loi, et que la taxe soit exigée sur ce chiffre de capital accru.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je propose à l'honorable député (M. Guthrie) de ne pas insister pour l'adoption immédiate de sa motion, mais de permettre qu'elle soit réservée pour délibération ultérieure.

M. l'ORATEUR: L'effet sera celui d'un avis de motion.

1re LECTURE

De divers projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (n° 157) (OO), déposé par M. Guthrie, tendant à faire droit à John Smith;

Le 2e (n° 158) (Z), déposé par le même, concernant la banque de Winnipeg;

Le 3e (n° 160) (HH), déposé par M. Macdonell, tendant à constituer en corporation la société canadienne de la croix rouge;

Le 4e (n° 161) (II), déposé par le même, tendant à constituer en corporation l'Equity du Canada, compagnie d'assurance contre l'incendie.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI RELATIF A LA CONSERVATION DES RESSOURCES NATURELLES

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) demande à déposer un projet de loi (n° 159), tendant à créer une commission permanente pour la conservation des ressources naturelles du Canada.

M. MONK: Expliquez-vous.

L'hon. M. FISHER: Monsieur l'Orateur, ce projet de loi a pour objet la création d'une commission permanente sur les ressources naturelles du Canada. La députation n'a pas oublié que dans la première partie de la session il a été tenu à Washington une conférence à laquelle le Canada était représenté, et que le rapport de cette conférence demandait, et avec insistance même, que les pays y prenant part, à savoir: le Mexique, les Etats-Unis et le Canada établissent chacun une commission permanente en vue de l'examen, de la recherche et de la mise en pratique des moyens propres à assurer le développement des ressources naturelles dans leurs territoires respectifs. Le Gouvernement a jugé sage d'agréer cette proposition, et m'a chargé de rédiger un projet de loi dans ce but. Je me bornerai à dire en peu de mots que le projet de loi pourvoit à la nomination d'une commission qui sera une commission honoraire, composée de 32 membres, dont douze seront membres à titre officiel, trois faisant partie du gouvernement fédéral, et neuf représentant les divers gouvernements provinciaux du Canada, ces représentants devant être, en règle générale, les ministres provinciaux chargés de l'administration des terres, forêts et mines. Cela dépendra, bien entendu, des fonctions assignées aux différents ministres provinciaux. Nous avons ainsi douze membres faisant partie de cette commission. Nous proposons l'addition de vingt autres membres qui seront nommés par décret en conseil. Le Gouvernement va nommer un de ces commissaires président. Ces commissaires ne recevront aucune rémunération, si ce n'est que leurs frais de voyage leur seront remboursés quand ils se rendront aux réunions. La commission se réunira une fois par année au mois de janvier, et en d'autres temps sur avis de convocation du président de la commission. Le travail de la commission sera exécuté par un bureau à personnel restreint ayant son siège à Ottawa, rattaché au service intérieur et placé sous la direction d'un fonctionnaire appelé le secrétaire de la commission. Telles sont les principales particularités du bill, qui est très court, se borne à donner ces indications, et à définir les objets et les intentions de la commission.

M. R. L. BORDEN: N'existe-t-il qu'une commission semblable aux Etats-Unis ou chaque état a-t-il sa commission?

L'hon. M. FISHER: Une commission est nommée par le président, puis la plupart des Etats,—je ne me rappelle pas au juste combien, mais à peu près trente, je pense, —ont aussi nommé des commissions. Le président a nommé une commission fédérale qui n'a pas été nommée en vertu d'une loi du congrès, mais sur l'initiative du président.

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

OUVRIERS SIBERIENS A L'EMPLOI DU GRAND TRONC-PACIFIQUE.

M. J. D. TAYLOR: Je désire poser une question à l'honorable ministre du Travail (M. Lemieux) au sujet de cette réponse donnée l'autre jour à une question inscrite au feuilleton relativement à des manœuvres venus de la Sibérie. Voici le texte de la réponse du ministre:

> Le département du Travail n'a reçu sur cette question aucun rapport de la nature indiquée par l'honorable député. Le seul avis que nous ayons reçu à cet égard c'est la mention qu'on en a faite dans la Chambre.

J'aimerais à avoir des explications sur la signification à attacher à la réponse d'un ministre qui prétend qu'aucun rapport n'a été fait au département, quand un député, de son siège, dans cette Chambre, lui donne tous les détails de l'affaire et lui demande de s'en enquérir. C'est ce que j'ai fait et je demande au ministre de nous expliquer ce qu'il faut entendre par sa réponse.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (ministre du Travail): Je tiens à déclarer à mon honorable ami (M. J. D. Taylor) que ma réponse d'hier n'était pas du tout faite dans l'intention de le blesser. J'ai simplement voulu dire que la première nouvelle que le département ait reçue de l'arrivée de Sibériens à Prince-Rupert, lui a été fournie par les remarques de l'honorable député. Depuis, le département a fait des démarches pour savoir si les plaintes de mon honorable ami, basées sur un article de journal, sont fondées ou non. Dès que nous aurons des renseignements précis, je les communiquerai à mon honorable ami.

Je répète que les remarques de l'honorable député étaient la première nouvelle que le département avait de la présence de Sibériens au Canada. Il n'y a rien dans le département pour nous renseigner sur ce point. Nous avons écrit au président de la commission du Transcontinental national.

LE DETROIT D'HECATE.

M. R. L. BORDEN: L'honorable premier ministre peut-il donner quelques renseignements sur la rumeur publiée par les journaux des Etats-Unis, que le secrétariat d'Etat américain n'a pu rien apprendre au sujet de l'attitude que le Canada entend prendre au sujet du détroit d'Hécate?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je ne crois pas que la situation soit telle que représentée par les journaux. J'ai donné des instructions pour que tous les documents soient réunis et ils seront déposés sur le bureau de la Chambre le plus tôt possible.

RETRAIT D'UN PROJET DE LOI.

M. VERVILLE propose:

Que l'objet n° 35, du tableau des bills et affaires d'intérêt public, relatif à la 2e lecture du bill n° 22 concernant les heures de travail dans les travaux publics, soit mis en délibération, pour être rayé de l'ordre du jour.

Sir WIFLRID LAURIER: Si le but de cette demande est de rayer le bill de l'ordre du jour, il ne peut y avoir d'objection.

M. AMES: Pourquoi l'honorable député veut-il faire rayer le bill de l'ordre du jour?

M. VERVILLE: Je demande à retirer le bill parce que cela me permettra de saisir la Chambre de cette question, sous une autre forme, dès la présente session. Je considère que cette question des heures de travail dans les travaux publics, est très importante à l'heure présente.

(La motion est adoptée.)

DEMANDE DE DOSSIERS.

M. LENNOX: Le 3 mars la Chambre a ordonné le dépôt (page 297 des Procès-verbaux) d'une copie de toutes les soumissions reçues pour la construction de certaines sections de la division de l'Est du Transcontinental national, etc. Je tiens à faire observer qu'on ne s'est pas conformé à cet ordre de la Chambre vu que le dossier qui a été déposé ne contient pas une copie de toutes les soumissions qui ont été envoyées.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je prendrai des renseignements.

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'honorable M. Fielding invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil, afin que la Chambre délibère en comité général, sur les voies et moyens applicables aux subsides à voter à Sa Majesté.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Monsieur l'Orateur, le débat actuel touche à sa fin et on peut dire que c'est le seul débat prolongé qui ait eu lieu sur l'exposé budgétaire, pendant la législature actuelle et la précédente. Un grand nombre de députés ont fait connaître leur manière de voir sur les condition actuelles du pays, et à part une ou deux exceptions, où l'esprit de parti a donné une note pessimiste, la Chambre a dû constater avec satisfaction que tous les discours reflétaient une entière confiance dans l'avenir du pays.

Je suis convaincu que le peuple, en général, partage cette confiance dans l'avenir et qu'il l'étend aux hommes qui, depuis douze ans, nous ont donné une sage administration, la prospérité et un brillant début dans ce siècle que nous espérons tous devoir être celui du Canada.

C'est à cette confiance qu'il faut attribuer, en grande partie, le renouvellement du mandat donné le 26 octobre dernier au gouvernement libéral, pour qu'il puisse continuer l'œuvre commencée en 1896. Il est incontestable que depuis douze ans nous avons eu une administration, sage prévoyante et pratique, basée, non sur des théories, mais sur le bon sens et les connaissances pratiques de véritables hommes d'Etat.

Comme première conséquence de cette administration, en dépit des crises qui ont sévi dans d'autres pays, le gouvernement canadien tout en faisant large mesure aux dépenses courantes, a pu consacrer des sommes considérables à jeter les fondations de notre grandeur future et annoncer tous les ans un fort excédent des recettes sur les dépenses.

Notre population est allée sans cesse en augmentant dans des proportions inconnues autrefois; nos industries ont pris un essor sans précédent et le consommateur n'a pas eu à se plaindre de l'encouragement donné aux industriels.

Depuis douze ans, nous avons su éviter les utopies libre-échangistes de même que les exagérations protectionnistes. Sous le régime précédent, nos amis conservateurs prétendaient qu'à l'aide des théories protectionnistes qu'ils tentèrent d'appliquer, le pays pourrait s'élever sans le secours de personne et que le peuple deviendrait riche.

Le gouvernement actuel n'a pas fait luire de fausses espérances; il a laissé de côté les utopies et les théories pour nous donner une administration sage et pratique. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) nous a annoncé qu'il voulait mettre une ou deux cocardes sur le chapeau de l'honorable ministre des Finances, mais il a dû s'apercevoir qu'il y en avait déjà quelques-unes que l'honorable ministre a le droit de porter

avec fierté, cocardes que l'honorable député serait heureux de pouvoir porter lui-même s'il était ministre des Finances, mais auxquelles ce député pessimiste qui n'a su nous donner que des déficits quand il était chargé d'administrer les finances du pays, n'a aucun titre. C'est pourquoi il regarde d'un œil si plein d'envie les cocardes que porte si dignement l'honorable ministre des Finances (M. Fielding).

L'honorable député de Toronto-nord dit qu'il n'y a pas de mérite à solder un exercice par des excédents, vu qu'il suffit pour cela de prélever des impôts. Or, lorsqu'il était ministre des Finances, les impôts qu'il prélevait sur le peuple étaient plus élevés per capita que ceux que prélève le ministre des Finances actuel et cependant il n'a jamais pu éviter un déficit.

Une autre note pessimiste du discours de l'honorable député de Toronto-nord, qui nous donne le droit de le considérer comme un particulariste, c'est sa prétention que le Transcontinental national ne devrait pas être construit de manière à relier toutes les parties du Canada en un seul tout. Il ne veut pas qu'il soit construit entre Moncton et Québec. Je dis que celui qui émet une pareille proposition est un particulariste qui s'imagine que l'avenir ne nous réserve plus rien, que la jeune nation canadienne doit renoncer à toute aspiration, à tout rêve de grandeur.

L'honorable député dit qu'il vaudrait mieux n'avoir pas de dette que cette partie du Transcontinental. S'il en était ainsi, toute la partie septentrionale du Canada resterait inexplorée, inhabitée, inculte. Quoique la population de ces provinces puisse faire, nous ne ferons rien, au commencement de ce vingtième siècle, pour jeter les bases de l'avenir. Toute cette partie du pays, doit rester fermée. Nous construirons trois lignes transcontinentales à travers l'ouest et le centre du Canada; nous construirons des embranchements dans toutes les directions pour rejoindre ces grandes artères; mais lorsqu'il s'agira de Québec et des petites provinces de l'Atlantique, toute construction de chemins de fer doit cesser, au dire de ce "petit Canadien" qui siège au premier rang de la gauche et cherche quelquefois à diriger l'opposition; nous devrons nous contenter d'une unique ligne de chemin de fer pour relier les Provinces maritimes au centre du Canada. Quels que soient les avantages qu'on donne aux autres parties du pays, quels que soient le développement et le progrès du centre et de l'Ouest, l'Est devra se contenter de l'unique voie ferrée qu'il possède depuis la confédération.

L'honorable député de Toronto-nord, serait disposé à dépenser des millions pour construire des dreadnoughts et faire plaisir

à ceux qui lui ont offert un refuge temporaire dans la province d'Ontario; mais il dédaigne complètement sa petite province natale; il voudrait en quelque sorte l'ostraciser et empêcher les Provinces maritimes de participer à la prospérité générale, sous prétexte que cela pourrait augmenter quelque peu la dette de l'Etat.

J'ose espérer qu'en parlant ainsi l'honorable député n'exprime pas les sentiments de tous ceux qui siègent à ses côtés; je comprends qu'il soit pessimiste, mais j'ai assez de confiance dans le patriotisme de ceux qui siègent à gauche de l'Orateur, pour croire qu'ils favorisent, comme nous toute entreprise de nature à faire de toutes les parties du Canada un tout compact, car, malgré que le traité d'Ashburton ait en quelque sorte isolé une partie du pays, à l'Est, et que les montagnes Rocheuses séparent la Colombie-Anglaise du reste du pays, nous saurons surmonter ces obstacles pour faire un grand pays s'étendant d'un océan à l'autre.

Pour l'est du Canada, la construction de ce chemin de fer me paraît répondre à un besoin impérieux, et je me plais à espérer qu'elle ne tardera pas à avoir pour effet d'engager le Gouvernement à restreindre le bénéfice du régime de faveur dont jouit l'Angleterre aux seules marchandises entrant au pays par des ports canadiens. Ceux de nos honorables amis qui demandent que l'on réserve le Canada aux Canadiens devront voir en cela un moyen facile de favoriser les relations de commerce du Canada avec les autres nations sans imposition de nouveaux fardeaux.

Certains prétendent que la situation est bien mauvaise parce que la dette publique s'est accrue de $65,000,000 au cours des douze années dernières. En huit ans, les conservateurs l'ont bien augmentée de $82,000,000, ce qui ne leur fut jamais un sujet de grande préoccupation; et cependant, la population restait alors au même chiffre, et il s'accusait un mouvement rétrograde dans le commerce et le développement du pays. Il paraît que nous sommes à la veille de nous heurter à toute sorte de difficultés et que notre crédit est à la baisse parce que nous avons fait, à compte du revenu ordinaire, des dépenses énormes dont le remboursement est certain, tant elles assurent le progrès du pays, et que nous avons accru la dette publique dans la proportion que je viens de dire. Dans l'intervalle, nous avons presque doublé le chiffre de notre population, et la richesse nationale s'est accrue de façon prodigieuse. Prenons comme exemple les dépôts faits dans les banques du pays.

Lorsque les conservateurs furent chassés du pouvoir, en 1896, la dette publique, eu égard au chiffre de la population, était plus lourde qu'elle n'est aujourd'hui, et les dépôts dans les banques n'étaient que de $193,000,000, tandis qu'en 1907, ils se chif-

fraient à $654,000,000, soit une augmentation de plus de $461,000,000. L'actif des banques s'est accru de $625,000,000. Le chiffre des dépôts aux caisses d'épargnes de l'Etat s'est accru de $15,752,000. Au cours des douze dernières années, il y a donc eu augmentation sous le rapport de la richesse aussi bien que sous celui de la population, et nous manquerions à notre devoir envers ceux qui doivent venir après nous si nous ne faisions en toute confiance ces grandes dépenses qui constituent le meilleur placement possible.

Bien que l'augmentation de la dette ait eu lieu en ces quelques années dernières et qu'elle doive s'attribuer en majeure partie à la construction du Transcontinental national, nous avons aussi exécuté de grands travaux publics. Nous avons sensiblement amélioré le chenal du Saint-Laurent. A les entendre, nos adversaires seraient les seuls qui ont contribué à l'édification de la nation canadienne. Cependant, quand ils furent chassés du pouvoir, après avoir géré pendant près d'un quart de siècle les affaires du pays, le grand port national qui se trouve en aval de notre réseau de canaux était en un état tel, qu'il était impossible à un navire quelconque, en été, de descendre ou remonter le Saint-Laurent en aval de Montréal, après cinq heures du soir. On peut constater aujourd'hui les changements merveilleux qui se sont accomplis à cet égard. Les dépenses considérables faites à Montréal ont donné des résultats que les hommes d'affaires sauront apprécier à leur valeur réelle et c'est pour cela qu'ils ont donné leur appui au Gouvernement en octobre dernier et ont contribué à le maintenir au timon des affaires pendant encore quatre années à venir.

Au dire des membres de la gauche, nos dépenses ne nous auraient valu aucun avantage. Celles que nous faisons dans la partie septentrionale du pays ne porteront-elles pas de fruits? Nos adversaires en sont encore à nous chanter la même ritournelle que leurs compères d'Ontario qui, à l'époque où l'honorable G. W. Ross, premier ministre de la province, déposa à l'assemblée législative son projet de loi concernant la construction du chemin de fer du Témiscamingue, soutenaient, comme font aujourd'hui les membres de la gauche, que la voie ferrée devait traverser une région absolument aride, où on ne trouverait rien, et ils firent tout en leur pouvoir pour en empêcher la construction. Aujourd'hui que l'on commence à bénéficier des avantages qu'offre cette région et que de nouveaux camps miniers naissent sans cesse, on se rend compte de la sagesse qui a présidé à l'exécution de cette entrepries. Les dépenses faites par le cabinet Ross n'eussent eu pour effet que de livrer à la colonisation la zone argileuse de ces régions septentrionales que cela eût amplement suffi à les motiver. De même la construction d'un chemin de fer à travers les régions septentrionales du Canada nous sera d'un avantage immense en ce qu'elle nous permettra de mettre en valeur la richesse de nos forêts et de nos mines; et la dépense que nous ferons de ce chef nous sera remboursée au centuple. De tous ceux qui aiment leur pays et en ont observé les progrès au cours des douze années dernières, quel est celui qui ne croit pas que nous manquerions à notre devoir envers la postérité si, faute de courage et de confiance, nous ne mettions en valeur nos vastes territoires du Nord?

Il est un autre fait que le présent débat a mis en lumière. Voici tantôt cinq ans que j'occupe un siège à la Chambre; les journaux conservateurs et les propos tenus en dehors de la Chambre par mes honorables collègues de la gauche m'ont bien appris que le parti conservateur avait une politique quelconque en matière de commerce, mais je n'en ai guère eu la preuve en cette enceinte parlementaire. A vrai dire, rien ne prouve ici que nos adversaires aient une orientation précise en matière douanière. Le présent débat fait ressortir cette absence d'orientation.

Depuis que l'honorable chef de l'opposition a exposé sa théorie de la protection " adéquate ", théorie à laquelle personne n'a jamais rien compris, pas même ses propres partisans—et les gens sont persuadés qu'il n'y a jamais rien compris lui-même—nul orateur parlant au nom du parti conservateur n'a jamais formulé la moindre proposition à l'égard du tarif douanier. Ceux qui réclament pour eux seuls le monopole de la fidélité à la Couronne et que l'on entend, à la tribune populaire et ailleurs, vanter en de longs discours les avantages que l'empire doit tirer d'un régime de faveur entre la mère patrie et ses colonies, ce sont ceux-là qui sont venus nous dire que la ruine de notre industrie lainière doit s'attribuer à la préférence accordée à l'Angleterre.

M. THOBURN: Très bien! très bien!

M. E. M. MACDONALD: J'imagine que mon honorable ami de Lanark (M. Thoburn) voterait contre le tarif de faveur et en verrait l'abolition avec plaisir. Il fait un signe d'assentiment. Je savais qu'il montrerait plus de franchise que certains de ses collègues de la gauche, à qui l'abolition du tarif de faveur ferait le plus grand plaisir, mais qui n'ont pas le courage de le dire.

Hier soir, je me suis amusé à entendre mon honorable ami de Cap-Breton-sud (M. Maddin) évoquer le souvenir du grand chef conservateur qui prédisait à Sydney, dès 1878, l'établissement en cette ville de grandes aciéries, et rappeler qu'à l'époque où

il était ministre des Finances, ce même chef, (l'hon. M. Foster) avait saisi la Chambre d'une proposition tendant à favoriser l'industrie de l'acier au moyen de primes. Voilà un bel échantillon de la manière dont nos adversaires raisonnent. L'industrie métallurgique est implantée à Sydney où l'on voit aujourd'hui deux aciéries; mais le minerai de fer qui constitue l'élément essentiel de cette industrie ne fut découvert à Terre-Neuve qu'une quinzaine d'années après que sir Charles Tupper eut fait la prédiction dont l'honorable député a parlé en termes si chaleureux. C'est depuis l'avènement du Gouvernement actuel que les aciéries de Sydney ont été constituées en corporation, et en 1898, deux ans après la déchéance du parti conservateur, j'avais l'honneur d'appuyer la proposition tendant à leur conférer l'autorisation civile.

Je sais que certains personnages de la gauche tiennent à faire oublier la carrière brillante de celui qui fut autrefois le chef militant du parti conservateur; je sais qu'en certains quartiers le nom de sir Charles Tupper n'est pas populaire, et je sais que son fils distingué, que l'on désignait comme devant être mon adversaire à la dernière élection, n'est pas en très grande faveur auprès de tous les membres de la gauche. Mais je ne crois pas que ce soit pour cela que l'on a vu ces derniers se lever à tour de rôle pour dénoncer les primes dont l'industrie métallurgique est l'objet. L'un d'entre eux s'est même donné la peine de faire un calcul minutieux pour démontrer que par le paiement de ces primes odieuses, le gouvernement libéral a endetté à jamais chaque homme, femme et enfant de la province d'Ontario. Et dire qu'il se trouve encore des gens assez naïfs pour croire que le parti conservateur désire favoriser l'industrie métallurgique. Ce parti n'a aucune espèce d'orientation; il ne sait plus ce qu'il veut. Après avoir vanté les avantages de la protection, les membres de la gauche s'empressent de voter à la presque unanimité de leurs voix, en faveur de l'abaissement des droits sur les instruments agricoles. Je me rappelle qu'à l'époque où nos adversaires étaient au timon des affaires, un vieux conservateur à tous crins de ma province a dit ici même: "Il suffit d'enlever une seule de ses pièces pour que tout l'édifice de la protection s'écroule". Eh bien! les conservateurs ne se sont pas fait scrupule d'enlever des pièces de leur édifice politique, et c'est à cette œuvre de démolition qu'ils s'emploient encore aujourd'hui.

Mon honorable ami de Lambton (M. Armstrong), lui, réclame l'abaissement des droits qui frappent les produits allemands et ne cesse de faire un crime à notre sympathique ministre des Douanes (M. Paterson)

de la rigueur de notre loi douanière à l'égard de la nation allemande. Hier, même, il le prenait encore à partie à ce même propos, et demandait un abaissement du tarif qui nous permît d'acheter les marchandises allemandes. Chez quelqu'un qui affiche avec orgueil sa foi en la doctrine protectionniste, une telle attitude n'est-elle pas étrange?

La doctrine la plus récente de nos adversaires est celle de la protection "adéquate". Cette doctrine n'a jamais eu de sens précis; elle n'en a plus du tout, et depuis cinq ans, les membres de la gauche battent la campagne en attendant la venue d'un Moïse qui, armé de sa verge mystérieuse, en frappât le rocher pour en faire jaillir quelque formule magique à la faveur de laquelle ils pourraient tromper le public. Qu'il me soit permis de rappeler que si nos adversaires se sont plus à laisser entrevoir par des théories formulées à droite et à gauche ce qu'ils feraient en matière douanière, advenant le cas où ils seraient portés au pouvoir, ils se sont abstenus de formuler aucune politique générale au nom de l'opposition; jamais ils n'ont osé proposer un seul amendement ayant une tendance différente de celle des propositions émanant du ministre des Finances (M. Fielding). Au cours des six années dernières, ils n'ont pas fait une seule proposition à l'encontre de la politique du gouvernement libéral en matière fiscale. Il est vrai que l'on voit de temps à autre l'un d'entre eux proposer l'abaissement des droits frappant les machines agricoles, un autre dénoncer les primes accordées à l'industrie métallurgique, tandis que d'autres, tel mon honorable ami de Lanark-nord (M. Thoburn), réclament le relèvement des droits sur les lainages.

L'inconséquence de la gauche est telle, que le gouvernement libéral, après douze années d'exercice du pouvoir, peut se féliciter d'avoir réussi, entre autres choses, à doter le pays d'un régime douanier auquel ses adversaires n'ont rien trouvé à redire au point de vue général, dont ils n'ont jamais proposé la modification, et auquel ils n'ont jamais demandé qu'on en substituât un autre.

Lorsque le représentant de Cap-Breton (M. Maddin), qui a pris la parole hier soir, a entrepris de discuter ce qu'on appelle communément la question du charbon, j'étais curieux de connaître son attitude. J'ai entendu dire que, à un moment de sa carrière, ses harangues électorales lui ont mérité le titre d'humoriste. Sans l'avoir jamais entendu parler à la tribune populaire, je suis persuadé qu'il a fait plus que de soutenir sa réputation à cet égard par les commentaires qu'il a faits, hier soir, devant la Chambre, à propos du droit sur la houille et du commerce de charbon. Ses commentaires égaieront les mineurs intelligents et tous ceux qui sont mêlés à l'ex-

ploitation des charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. Dans la discussion de ce problème, l'honorable député a atteint le comble de l'audace et de la témérité. Quand je l'ai entendu, je n'ai pu en croire mes oreilles et, maintenant que ces paroles sont reproduite en blanc et en noir, j'ai peine à en croire mes yeux. Voici ce qu'il disait:

Je ne saurais laisser passer cette occasion sans faire observer que la situation du mineur de la Nouvelle-Ecosse n'est pas aussi bonne aujourd'hui qu'elle l'était avant 1896, bien qu'il puisse se procurer du travail toute l'année durant.

Voilà une déclaration étrange. Avant 1896, nos adversaires avaient pris l'habitude de prétendre qu'ils étaient les seuls et uniques protecteurs de l'industrie des charbonnages canadiens et que tout ce qui avait trait à cette industrie serait voué à la ruine et à l'extermination si les libéraux obtenaient un jour le pouvoir, tant leur hostilité était grande.

Mon collègue (M. Maddin) m'a fait l'honneur de lire certaines dépêches échangées entre mon chef et moi en 1896 et des déclarations que j'ai faites deux ans plus tard devant la législature provinciale. Dans cette ère de changements que traverse le Canada, un homme public ne peut pas toujours déclarer qu'il s'en tient entièrement à ce qu'il a dit il y a douze ans. Pourquoi, c'est ce que j'ai le privilège de déclarer au sujet du langage que j'ai tenu en 1898, au dire de l'honorable député.

M. HUGHES: S'agissait-il des Highlanders?

M. E. M. MACDONALD: Mon collègue (M. Hughes) n'est guère au courant de ce qui concerne les Highlanders.

M. BOYCE: Parlez-nous-en.

M. E. M. MACDONALD: L'honorable député n'aurait pas l'esprit assez ouvert pour apprécier ce que je lui dirais de la grande race celtique à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir. En 1896 et en 1898, dis-je, nos amis conservateurs se prétendaient les amis et les protecteurs de l'industrie des charbonnages et ils soutenaient qu'elle périrait s'il arrivait malheur à leur parti. Mais, tout en se proclamant protectionnistes effrénés et en exaltant en tous lieux la gloire et les mérites de la protection, tout en protégeant tout le reste, ils n'accordaient aucune protection à l'industrie houillère en comparaison des faveurs dont ils entouraient les autres industries.

Et qu'est-il arrivé, en 1896, après dix-huit années de règne conservateur, à l'égard de l'industrie houillère? Nous n'approvisionnions pas les consommateurs de la vallée du Saint-Laurent. Les charbonnages du grand comté d'Inverness, que représente mon honorable ami (M. A. W. Chisholm) ne livraient pas une seule livre de charbon. A vrai dire, nos adversaires promettaient de réserver le marché de la vallée du Saint-Laurent aux houilleurs de la Nouvelle-Ecosse; mais, durant leurs dix-huit années d'administration, la plus importante houillère de mon comté n'a pas fourni une seule livre de charbon à Montréal. Au lieu d'avoir constamment de l'ouvrage, quel était le sort des houilleurs? En hiver, le dénûment et la pauvreté régnaient dans presque toutes les villes minières de la province.

Le représentant de Cap-Breton (M. Maddin) a révélé son talent d'humoriste, lorsqu'il a déclaré que, sous le régime conservateur, on se réjouissait du chômage des mineurs en hiver, que ce chômage leur permettait d'orner leur esprit. Par malheur, dans plusieurs régions minières de la province, il a fallu s'adresser à la charité des citoyens pendant les dernières années du régime conservateur. En 1896, sous le règne bienfaisant des conservateurs dont parle l'honorable député, le total des ventes de charbon de la Nouvelle-Ecosse dans toute l'étendue du pays n'a atteint que 1,831,357 tonnes. Les ouvriers de toutes sortes dans les charbonnages et aux environs étaient mal rétribués et ne pouvaient pas subvenir à leurs besoins.

En 1896, mon chef respecté me déclara et affirma aux habitants de la Nouvelle-Ecosse, qui s'occupaient des charbonnages, que les intérêts de l'industrie houillère seraient soigneusement protégés sous un gouvernement libéral. Qu'on me permette de dire que le premier ministre a fait plus qu'il n'avait promis. Le progrès des entreprises industrielles de la Nouvelle-Ecosse, surtout de ses charbonnages, a été tel qu'il n'y a pas un Canadien quelles que soient ses tendances politiques, qui ne sera forcé d'admettre, en présence des événements accomplis, la métamorphose que la Nouvelle-Ecosse a subie depuis que mon très honorable ami a pris les rênes de l'administration, et depuis que le parti libéral est à la tête des affaires publiques. L'an dernier, au lieu de 1,851,000 tonnes, la Nouvelle-Ecosse a vendu 5,485,583 tonnes de charbon, soit une augmentation de 3,654,226 tonnes, ou trois fois autant qu'en 1896, lorsque les conservateurs perdirent le pouvoir. Quant au marché national, elle lui a fourni 4,203,134 tonnes de charbon, l'an dernier, y compris 2,047,638 tonnes vendues aux consommateurs de la vallée du Saint-Laurent. Et des expéditions ont été faites dans tous les comtés de la Nouvelle-Ecosse qui renferment des charbonnages. Le comté d'Inverness qui, en 1896, n'avait pas livré une seule livre de charbon, en a fourni 335,000 tonnes, l'an dernier.

De plus, le dernier acte accompli par le ministre des Finances au moment d'abandonner l'arène provinciale a été l'adoption

d'une politique de développement de l'industrie houillère dans l'île du Cap-Breton par la création de la Dominion Coal Company. Et les résultats de cette législation se font sentir non seulement dans notre province, mais dans toute l'étendue de la confédération du Canada. La mise de fonds dans les seuls charbonnages du comté de Cap-Breton n'est pas inférieure à $40,000,000. De plus, la création de la Dominion Coal Company a préparé les voies à la Dominion Steel Company, qui est aussi établie dans notre pays et dont nous avons tant entendu parler dernièrement.

Mais ce n'est pas tout ce que le Gouvernement a fait pour l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse. En 1896, à l'époque où nos adversaires se prétendaient les seuls portecteurs de cette industrie, la Nouvelle-Ecosse ne pouvait pas expédier une seule tonne de charbon à l'ouest de Lévis, en hiver. Nos charbonnages étaient paralysés dès la fermeture de la navigation du Saint-Laurent à cause de la nécessité de payer le double du prix de transport par chemin de fer pour rendre leurs produits jusqu'à Montréal la grande métropole commerciale. Mais l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond et le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal ont permis à nos charbonnages d'expédier leurs produits jusqu'à cette ville toute l'année durant. Cela a eu pour résultat de mettre fin à la crise que subissait autrefois l'industrie houillère pendant l'hiver. Dans presque tous les cas, nos charbonnages sont exploités sans relâche, en hiver comme en été.

Puis, l'honorable député nous a dit que les salaires des mineurs n'ont pas augmenté. J'ai sous la main un rapport qui traite de cette question. Je regrette l'absence de mon collègue. Voici un état des salaires payés, pendant l'hiver de 1899, dans les charbonnages Victoria du comté de Cap-Breton. Les houillères ont travaillé 19 jours en janvier, 16 jours en février, 19 jours en mars et 14 jours en avril, soit une moyenne de 17¼ par mois. Le salaire moyen des extracteurs de houille a été de $1.60 par jour, pendant ce laps de temps-là. Le représentant de Cap-Breton était membre du conseil de conciliation qui s'est réuni l'an dernier afin d'accommoder certains différents entre les employés de la compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie elle-même.

L'enquête a fait connaître les salaires que cette dernière payait l'an dernier. Les simples mineurs du puits n° 1 recevaient $2.51 par jour; les extracteurs de charbon du puits n° 5 touchaient $2.95 et les préposés aux machines, de $4.57 à $4.70 par jour. Le salaire moyen pendant les mois correspondants de 1898 a été de $4.50 par jour, au lieu de $1.60 lorsque nos amis conservateurs étaient au pouvoir. Je dois dire que, sous le Gouvernement actuel, nul mineur laborieux de la Nouvelle-Ecosse n'est obligé de chômer, tant la situation est prospère non seulement en notre province, mais dans toute l'étendue du Canada.

L'honorable député déclare que ces houilleurs s'approvisionnent aux magasins de la compagnie. Je devrais probablement m'excuser auprès de la Chambre parce que j'entre dans ces détails, mais je suis tenu de rétablir les faits. Il y a quelques années la législature de la Nouvelle-Ecosse a adopté une loi ordonnant formellement de payer bimensuellement et en espèces les salaires de tous les employés des charbonnages, sans tenir compte de leurs emplettes aux magasins. Cette loi a été décrétée par le parti libéral. De plus, je sais pertinemment que ceux qui exploitent les divers charbonnages de ma province désirent aider aux houilleurs à se procurer des habitations qui leur appartiennent.

Mon honorable ami voudrait faire croire à la Chambre que le sort des houilleurs est déplorable. En réalité, les compagnies de charbonnages ont même fait don à leurs ouvriers d'emplacements pour leur permettre de se créer un toit près des puits. Je le répète, je ne puis m'expliquer les propos que mon collègue a tenus hier soir, à moins qu'il ne veuille passer pour un humoriste aux yeux de la Chambre et des habitants de sa province.

Quant á la conduite du gouvernement libéral relativement à l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse, nous ne craignons pas la critique et, pour ma part, je serais bien aise d'écouter tout ce qu'on pourra en dire. Je puis démontrer qu'aujourd'hui la prospérité et le progrès règnent partout, tandis qu'il y avait des embarras, des appréhensions et du découragement, lorsque les conservateurs étaient au pouvoir.

C'est une des raisons pour lesquelles je voudrais m'arrêter aux observations du député de Nanaïmo et signaler au Gouvernement la nécessité de considérer avec soin l'attitude des Etats-Unis sur cette question. Mon honorable ami pense que la prospérite de l'industrie houillère dépend beaucoup des marchés étrangers. Il se trompe. Les marchés, pour les mines de houille de la Nouvelle-Ecosse, sont en Canada, sont à Montréal, où nous envoyons tous les ans plus de 2,000,000 de tonnes de charbon. Il ne faut pas connaître parfaitement la situation pour dire que le charbon de la Nouvelle-Ecosse peut s'écouler sur le marché américain. L autre jour, mon honorable ami, M. Daniel Mann, du Canadian-Northern, accordait, à Philadelphie, une entrevue au cours de laquelle il entreprit de régler cette question en un tour de main. M. Mann peut posséder les secrets de la construction des chemins de fer, mais il lui reste beaucoup à apprendre sur cette question de la houille. Son opinion à cet égard, a bien peu de poids, pour la raison

qu'il n'est pas suffisamment renseigné. C'est une ancienne théorie, qui veut que les gens de l'Ohio et de la Pennsylvanie soient en état d'envoyer du charbon à New-York. Il serait fort avantageux que le droit fût aboli par les Américains, parce que cela permettrait à la Nouvelle-Ecosse d'envoyer son charbon à New-York et à Boston, et à la Pennsylvanie de nous envoyer le sien. Cette heureuse situation est encore du domaine de l'avenir. Le commerce de charbon sur la côte de l'Atlantique est accaparé par les mineurs de la Virginie occidentale. Il ne nous vient pas de charbon de la Virginie occidentale. Un de mes voisins me dit qu'il en vient. Cela démontre tout simplement que les industriels de cet Etat agrandissent le champ de leurs opérations.

Qu'ils puissent envoyer du charbon par les lacs, jusqu'à la tête du lac Supérieur, cela prouve qu'ils accaparent absolument le marché de New-York et celui de Boston. Ayant fait récemment un voyage dans le Sud, j'ai vu les immenses quais de Norfolk où l'on envoie, des montagnes, le charbon de la Virginie occidentale et où on le charge dans des barges et des goélettes qui longent ensuite la côte jusqu'à New-York et à Boston. Quiconque a étudié la situation peut dire, sans hésiter, que le marché de New-York est complètement accaparé par les mineurs de la Virginie occidentale et que l'Ohio et la Pennsylvanie ne font pas de concurrence dans cet endroit-là. Il en est de même par rapport à Boston. Il ne s'écoule pas plus de 5,000,000 de tonnes sur tout le marché de Boston, c'est-à-dire qu'il ne s'y en écoule pas plus qu'à Montréal. Il peut être intéressant pour la Chambre de voir ce que ces industriels disent, dans l'intérêt de leur commerce. Les gens de Pittsburg sont en faveur de l'abolition des droits sur le charbon, et ceux de la Virginie occidentale y sont opposés. J'ai ici en mémoire que ces derniers ont adressé à la commission américaine des voies et moyens. Voici ce qu'ils disent, et la Chambre admettra la sagesse de leur déclaration:

> Le commerce de charbon de la Virginie occidentale n'a pas été établi sans des difficultés considérables que la question des moyens de transport et celle de la concurrence sur les marchés ont fait surgir. Et bien que les industriels aient profité des marchés et des avantages qui ont pu se présenter en dépit de la revision du tarif, qui leur a causé de graves dommages, et leur a peut-être fait perdre les capitaux qu'ils avaient placés, il n'en est pas moins vrai que cette industrie a été établie et s'est développée dans les mêmes conditions que les conditions actuelles, pour ce qui est du tarif.

On a placé dans l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse $70,000,000 de capital canadien au sujet desquels on pourrait dire avec autant de vérité ce que disent d'eux-mêmes les industriels de la Virginie occidentale Le commerce au succès duquel ce capital a été consacré s'est établi et développé suivant les conditions actuelles du tarif et dans l'espoir que les choses resteraient pratiquement dans le même état qu'aujourd'hui. Voilà ce que disent les gens de la Virginie occidentale.

Voici maintenant ce que disent les houilleurs de la Pennsylvanie ou de Pittsburg:

> L'expérience du passé nous a démontré que le Canada a, pour ainsi dire, cessé d'exporter du charbon dans ce pays dès que le droit fut réduit dans une proportion considérable ou entièrement aboli.

C'est exposer un excellent principe, un principe que nous sommes tenus d'admettre, au Canada, au sujet de l'anthracite. On a prétendu que le droit sur l'anthracite devrait être aboli et que cette marchandise se vendrait ensuite à meilleur marché dans la province d'Ontario. Le prix n'en a pas été réduit d'un seul cent. L'industriel américain demande au consommateur de l'Ontario absolument le même prix que lorsque le droit existait; la seule différence, c'est qu'il encaisse l'équivalent de ce droit au lieu de nous le laisser. Voici la proposition que ces messieurs ont énoncée...

> ....Que le Canada a, pour ainsi dire, cessé d'exporter du charbon dans ce pays dès que le droit fut réduit dans une proportion considérable ou entièrement aboli.

Cela démontre également que si le droit sur le charbon bitumineux était aboli, les Canadiens ne seraient pas dans une meilleure situation pour expédier du charbon aux Etats-Unis.

Il est dit, plus loin, dans ce mémoire:

> Nous pensons qu'on a fort peu raison de prétendre que nos marchés du littoral de l'Est seraient approvisionnés de charbon venant de la Nouvelle-Ecosse et que le charbon de la Virginie occidentale et du centre de la Pennsylvanie en serait éliminé.

Ces messieurs s'adressent au gouvernement des Etats-Unis et lui représentent, d'un côté, qu'ils désireraient faire pénétrer leurs marchandises au Canada, et de l'autre, qu'ils ne veulent pas de remaniement de tarif. On voit que la question des droits sur le charbon, pour ce qui est des Etats-Unis, n'est pas une question d'argumentation et ne saurait être considérée telle que si les intéressés songeaient à un arrangement réciproque et à long terme. Dans ce cas, il y aurait peut-être lieu de raisonner, mais l'idée que le droit devrait être aboli au Canada, sur le principe que le consommateur de la province d'Ontario va payer le charbon moins cher est la plus erronée, et prête à des objections qui...

M. STRATTON: Le consommateur canadien et le consommateur américain payent tous deux le même prix pour le même charbon livré au même endroit, c'est-à-dire aux mines.

M. E. M. MACDONALD: Oui, aux mines. Mon honorable ami nous dit quelles sont les conditions, mais il a entendu parler de la clause relative au "dumping", il a entendu dire que les industriels de ce pays étaient venus demander à ce gouvernement de s'occuper de certains cas où les Américains étaient venus encombrer le Canada de leurs produits, à une époque difficile, et il reconnaîtra probablement que la même chose arriverait là-bas. Mais il pèche par exagération quand il parle des consommateurs de charbon. L'honorable député de Nanaïmo nous a cité des chiffres établissant que les importations de charbon bitumineux s'élevaient à 6,485,000 tonnes, dont 4,311,000 tonnes étaient importées par chemin de fer. Je sais qu'on importe beaucoup de charbon menu bitumineux, dans la province d'Ontario, mais il ne s'élève pas de difficultés graves à ce sujet, parce que le droit n'est que de $0.15 par tonne, c'est-à-dire beaucoup moins que ce que les acheteurs de ce charbon exigent et obtiennent de ce gouvernement, sous forme de protection en faveur des produits qu'ils veulent vendre à la population de la Nouvelle-Ecosse.

On importe au Canada 1,154,000 tonnes de charbon menu, et tout le charbon importé dans un but de consommation générale, en sus de ce qui a été consommé par les chemins de fer, ne représentait que 2,-173,481 tonnes, de sorte qu'un tiers du charbon importé au Canada et employé par le consommateur ordinaire est du charbon menu, frappé d'un droit de $0.15 par tonne seulement, et que les droits perçus du consommateur ordinaire, dans ce pays, sur cette quantité de charbon bitumineux, se sont élevés à $1,000,000 seulement. Le consommateur ordinaire, dans ce pays, à part les chemins de fer, qui se trouvent dans un cas particulier, contribue au revenu seulement $1,000,000 à peu près.

Cette contribution ne me semble pas injuste, et je crois que l'intérêt général du pays exige qu'on accorde à toutes nos industries la considération qu'elles méritent. Il est vrai qu'on a importé, en sus, 615,000 tonnes de coke, mais on l'a importé absolument en franchise. Un des resultats de la politique du Gouvernement à ce sujet et au sujet du tarif en général, c'est que nous avons appris aux Américains que notre pays entendait faire des affaires à sa guise et en faveur de sa propre population. Quand nos amis les conservateurs étaient au pouvoir, on nous considérait comme des jouets destinés à amuser les hommes d'Etat et les fabricants des Etats-Unis et à favoriser le intérêts américains. Mais la situation a tellement changé qu'il suffit de lire ce qui s'est dit au sujet du tarif devant la commission des voies et moyens à Washington pour se convaincre que la situation du Canada s'est assez améliorée depuis quelques années pour nous faire considérer par nos voisins comme des frères qui leur sont égaux et à qui ils doivent les mêmes égards qu'aux habitants de tous les autres pays de la terre.

M. J. D. REID: L'honorable député est aujourd'hui en faveur de la protection.

M. E. M. MACDONALD: Que mon honorable ami ne s'inquiète pas de mon attitude à ce sujet, je n'ai jamais caché mon sentiment à l'égard du tarif, et il n'a jamais été douteux.

M. J. A. CURRIE: Quel est-il?

M. E. M. MACDONALD: Je ne suis ni moitié favorable à la protection, ni moitié favorable au libre-échange comme l'est mon honorable ami. Je suis en faveur d'un tarif vraiment conforme au principe des affaires, d'un tarif comme celui dont le Gouvernement actuel a doté ce pays depuis douze ans, d'un tarif qui s'adapte en tout temps à nos besoins et où il est tenu compte des conditions de l'industrie dans toute l'étendue du pays. Je l'affirme, un tarif comme celui-là est conforme au principe des affaires, et je ne veux pas du tout être considéré comme hésitant entre la protection et le libre-échange. J'ose espérer que mon attitude est satisfaisante, aux yeux de mon honorable ami.

M. J. D. REID: Parfaitement, vous êtes un bon ami de la protection.

M. E. M. MACDONALD: La conclusion à laquelle je désire en arriver, c'est que les droits actuels sur le charbon et ses dérivés ne constituent pas un fardeau énorme pour le consommateur ordinaire, et sont nécessaires pour maintenir un juste équilibre en vue de nous assurer un revenu, sans injustice à l'égard d'aucune des provinces du Dominion. La Nouvelle-Ecosse produit très peu d'articles qui puissent alimenter le commerce des autres parties du pays, et nous achetons et sommes heureux d'acheter d'elle des produits canadiens qui représentent les efforts des fabricants et des ouvriers du Canada. La définition des conditions relatives au charbon, telle que l'a établi le Gouvernement actuel, laisse notre province dans la situation où il est juste qu'elle se trouve par rapport à l'ensemble du tarif. Le placement de $70,000,000 dans la grande industrie de cette province a créé un état de choses qu'il ne convient pas de dédaigner quand il s'agit d'étudier des problèmes comme celui-ci.

L'attitude de la nation américaine aujourd'hui sur ces questions, montre que la politique suivie par notre Gouvernement au sujet du charbon et sur tous les sujets a mérité son respect, et montre aussi qu'elle compte avec nous plus qu'elle ne l'a jamais fait auparavant quand il s'agit de régler ses problèmes tarifaires et ses relations douanières. La proposition des mineurs de charbon de la Virginie occidentale sur cette

question mérite d'être bien étudié, et le sera sans doute par notre Gouvernement, avant qu'il ne prenne aucune détermination sur cette question. Pour ma part, je soutiens que l'attitude du Canada au sujet de ses relations avec les Etats-Unis n'a jamais été mieux définie que par le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) lorsqu'il a dit, il y a quelques années, que nous n'enverrions jamais plus de délégation à Washington. C'est une attitude qu'il convient de maintenir non seulement sur cette question, mais sur toutes les questions douanières qui affectent les intérêts du Canada.

Hier soir, l'honorable député de Cap-Breton (M. Maddin) a traité dans son discours de l'industrie houillère dans la Nouvelle-Ecosse, et s'il était ici aujourd'hui, je lui demanderais quelle est sa politique sur la question du charbon. Nous avons un journal très aggressif, le "Halifax Herald", censé être le porte-parole du parti conservateur, qui réclame depuis des mois l'abolition des droits sur le charbon. Un journaliste distingué, haut placé dans les conseils du parti conservateur, M. Milner, prêche depuis quelque temps ce qu'il appelle la ligue du charbon franc, dont on n'a pu encore connaître l'existence certaine, à moins que ce soit un nouveau cheval de bataille du parti conservateur modernisé. Dans tous les cas, son but est le libre-échange du charbon avec les Etats-Unis. En 1891, la politique des conservateurs était la réciprocité avec les Etats-Unis sur la question du charbon; je ne saurais dire s'ils ont changé de programme, mais pour ma part, je prétends que la conduite du Gouvernement actuel depuis 12 ans et les résultats qu'il a obtenus prouvent l'inutilité de changer les conditions existantes. Naturellement, ces conditions peuvent changer au fur et à mesure du développement des affaires, et il conviendrait alors de modifier notre politique dans l'intérêt commun de l'industrie houillère et de la population du Canada, mais à mon avis, ce moment n'est pas encore arrivé. Quand il se présentera cependant, je sais que le Gouvernement se montrera à la hauteur de la situation, et saura régler la question dans l'intérêt de ceux qui sont engagés dans les exploitations houillères comme dans l'intérêt du public qui consomme le charbon.

L'honorable député (M. Maddin) a essayé de faire croire que l'émigration des Canadiens aux Etats-Unis est aussi accentuée de nos jours qu'autrefois sous le régime conservateur. Il a déclaré que $2,000,000 valant de mobilier appartenant à des colons étaient passés l'an dernier du Canada aux Etats-Unis. J'ai pris la peine de consulter les statistiques, et je vois que le chiffre exact est $1,664,662, de sorte que l'honorable député exagérait de $342,000 seulement. Il est intéressant toutefois de voir l'autre côté de la médaille. Nous constatons que les colons américains venus l'an dernier au Canada ont apporté des effets mobiliers de la valeur de $6,818,673, et que la valeur totale pour les colons venus de tous les pays représente $10,000,000. C'est, il faut l'avouer, un agréable changement, comparé aux jours de l'administration conservatrice, alors que le résultat était tout à notre désavantage. L'honorable député (M. Maddin) est sans contredit un pessimiste. Il suit naturellement l'exemple de l'ex-ministre des Finances, qui semble incapable de sortir de l'état de tristesse chronique qui le caractérise depuis trois ou quatre ans. D'autres honorables députés font montre parfois de quelque espoir, de quelque confiance en l'avenir du pays, mais l'honorable député de Toronto-nord voit toujours tout en noir, et l'honorable député de Cap-Breton (M. Maddin) a contracté sa maladie. Les néo-Ecossais quittent parfois la province, ce qui est probablement dû à l'esprit d'aventure particulier au caractère écossais, mais il est heureusement établi que s'ils émigraient aux Etats-Unis, aux jours des conservateurs, ils s'en vont aujourd'hui coloniser les fertiles plaines de l'Ouest canadien. Je regrette que les enfants de la Nouvelle-Ecosse abandonnent le sol de leur province, mais s'ils doivent partir, n'est-ce pas une consolation de savoir qu'ils se dirigent vers une autre partie du pays, où leurs talents et leur énergie contribuent au développement des ressources nationales.

Une chose dont nous avons droit de nous énorgueillir comme Canadiens, c'est que depuis 12 ans nous avons appris à mieux connaître et aimer notre pays, à avoir foi dans ses belles perspectives, et à témoigner une confiance inébranlable dans son avenir. Interrogeant l'horizon qui s'ouvre devant nous, et jetant un regard sur les années écoulées de cette première période décennale du 20e siècle, nous reconnaissons, quelle que soit notre politique, que nous avons dans ces régions du Nord un immense pays doté de richesses fabuleuses, et une population qui, remplie d'énergie et d'espoir, méconnaissant la timidité et le doute, est impatiente de développer ces ressources et de jeter les bases d'une grande et puissante nation.

Je suis de ceux qui croient que le Canada n'est encore que dans son enfance nationale, et malgré les sophismes de l'opposition, il faut faire dès maintenant des dépenses, et il faudra en faire à l'avenir pour préparer notre pays à prendre le rang élevé qui lui est destiné. Le sentiment du public canadien de nos jours, et nous avons lieu de nous en réjouir, est un sentiment de confiance en l'avenir du Canada, de confiance dans le parti libéral, qui a si bien administré le pays, et sous le régime duquel des

progrès nationaux jusqu'ici inconnus ont été accomplis.

M. WM WRIGHT (Muskoka): Monsieur l'Orateur, le budget annuel du ministre des Finances, qui traite des affaires financières du pays et définit la politique générale du Gouvernement, ouvre un si vaste champ à la discussion, qu'aucun honorable député n'a d'excuses à offrir pour exprimer son opinion sur la situation du pays. Avant d'entrer dans le vif de la question, je relèverai ce que vient de dire l'honorable député de Pictou (M. Macdonald). Il a dit qu'il ignore ce qu'est la politique du parti conservateur. Je lui répondrai que nous avons depuis bien des années, une politique arrêtée, et il ferait bien, lui et ses amis, avant de déprécier notre programme, de nous dire ce qu'est la pauvre politique sans nom, sans but, sans caractère, sans père ni mère, cette espèce de politique libérale que personne jusqu'ici n'a été capable de baptiser.

Le ministre des Finances a fixé arbitrairement la population du Canada à 7,000,000, mais je puis dire qu'ayant consacré beaucoup d'étude à cette question, je suis en mesure de fixer très approximativement le chiffre de la population, et je dirai par conséquent au ministre des Finances qu'il aurait été bien plus près de la vérité en comptant au Canada 6,000,000 d'habitants au lieu de 7,000,000, et que ses calculs de capitation et autres basés sur la population auraient été beaucoup plus exacts. Les honorables députés de la droite prétendent que le Gouvernement a mis un frein à l'émigration canadienne aux Etats-Unis, mais je le nie de toutes mes forces. Les Canadiens quittent le pays en plus grand nombre que jamais, et c'est la politique des libéraux qui en est la cause. Je vais lire une ou deux petites nouvelles que j'ai coupées dans les journaux et qui, comme les blés, indiquent la direction du vent:

Toronto, 13 avril.—Les Etats-Unis doivent beaucoup aux infirmières canadiennes", a dit aujourd'hui M. E. F. Stevens, architecte d'hôpitaux, de Boston, dans une conférence qu'il a faite à la troisième session de l'association canadienne des hôpitaux, siégeant aux édifices du parlement. Le sujet de sa conférence portait sur "Certains points en fait de construction des petits hôpitaux". Le conférencier a ajouté: "On peut à peine visiter un seul hôpital entre le Maine et la Californie, sans y trouver des infirmières canadiennes en fonctions. Dans un de ceux que j'ai visités, j'ai remarqué des drapeaux anglais dans la chambre de presque toutes les infirmières. Je m'informai auprès de la surintendante, et elle me répondit que 90 p. 100 des infirmières étaient canadiennes. De sorte que vous pouvez croire que je me sens au milieu de mes amis au Canada.

C'est un état de choses qui se traduit dans toute l'étendue des Etats-Unis. Voici une autre nouvelle que j'ai coupée dans un journal du même jour:

On rapporte que 17 familles canadiennes-françaises sont parties du voisinage de Farnham pour les Etats-Unis.

En voici une autre que je trouve, ce matin, dans un journal d'Ottawa:

Les rapports du succès de la société canadienne de New-York sont très satisfaisants; 71 nouveaux membres ont été inscrits au cours de l'année. Une chambre a été dotée de $5,00 à l'hôpital presbytérien de New-York. Le Dr McPhee en est le président.

Si le Gouvernement canadien a mis un frein à l'émigration canadienne, d'où viennent les nouveaux membres de ces sociétés? A ma connaissance, les trains emportent tous les jours des jeunes Canadiens des deux sexes aux Etats-Unis, et dans la plupart des cas, ils ne reviennent pas au pays. J'admets que l'immigration américaine des états de l'Ouest est très nombreuse; elle se laisse tenter par ce cadeau de $1,000 en terre que nous offrons aux colons. Un grand nombre de ces Américains viennent au Canada cédant à la tentation d'obtenir des terres gratuites, mais il en est beaucoup qui n'ont pas l'intention de devenir citoyens permanents du Canada. Je vais donner un exemple. J'étais à Moosejaw, il y a environ un an et demi, attendant un train du matin. Je rencontrai un Américain qui me dit qu'il était venu au Canada il y a cinq ans, et y avait choisi un homestead. Il avait fait venir ses parents, et avait obtenu des homesteads en leur nom, les occupant juste le temps nécessaire pour mériter la patente. Dans l'intervalle, il avait spéculé sur les terres dans le voisinage et avait fait beaucoup d'argent. Il était retourné ensuite aux Etats-Unis, mais il était venu pour se faire payer certains termes qui lui étaient encore dus. Il me dit qu'il était un des nombreux américains qui viennent au Canada sans avoir l'idée de s'y fixer définitivement, mais simplement pour prendre avantage des offres faciles du gouvernement canadien, quite à retourner aux Etats-Unis après leur fortune faite. Ce n'est pas à dire que beaucoup de ces Américains ne s'établissent pas en permanence au Canada. Une fois établis, ils trouveront difficile de liquider pour s'en retourner, mais je dis qu'un grand nombre d'entre eux viennent au Canada sans aucune intention de devenir citoyens attitrés de notre pays.

Pour revenir au discours du ministre des Finances. Plusieurs des apologistes du Gouvernement ont donné crédit au ministre des Finances d'avoir réussi à réaliser ce qu'ils ont appelé un surplus.

Lorsqu'il y a deux comptes ouverts, l'un pour les dépenses courantes ordinaires, l'autre pour les choses d'une nature perma-

nente, il est très facile, s'il vous est permis de porter les dépenses à un compte ou à un autre, et faire en sorte que votre compte de dépenses courantes montre un excédent. Depuis son arrivée au pouvoir, le Gouvernement actuel a rendu cette clause plus facile. Lorsque les vieux rails furent usés et qu'il fallut les remplacer, on porta l'achat des nouveaux rails au compte du capital. Lorsqu'une locomotive est usée et qu'on la remplace par une neuve, on porte le coût au compte du capital. C'est le mode de tenue de livre que le Gouvernement a adopté généralement, et c'est pour lui alors la chose la plus facile du monde que de montrer un excédent.

Il est amusant de voir comment les amis du Gouvernement constituent les excédents annuels. Ils me rappellent l'histoire de cet homme qui était allé au village acheter une dinde pour le jour d'actions de grâces. Il en acheta une, mais but aussi beaucoup de liqueurs enivrantes. Il n'oubliait, cependant, qu'il lui fallait rapporter la dinde à la maison, et il prit sa marche dans la direction de sa maison. Mais il avait la jambe faible et après être tombé dans la boue plus d'une fois et v avoir sali sa dinde, il arriva enfin à la maison, et dit à sa femme, jetant la dinde sur la table: "Tiens, femme, voici treize dindes". Mais la femme répondit: "Lorsque j'aurai enlevé la boue de cette dinde, nous verrons s'il y en reste même une; il y en a certainement pas treize".

Il répliqua: "Il doit y en avoir treize, car j'ai tombé treize fois et à chaque chute j'ai ramassé une dinde." Ces treize dindes n'étaient ni plus imaginaires ni plus difficiles à trouver que les excédents de l'honorable ministre des Finances. Quelques membres de la droite disent qu'il est important de savoir d'où vient l'argent qui compose ces excédents. Je crois qu'il est aussi important de savoir où le produit de ces excédents est placé et quel usage on en fait, et je demanderai au ministre des Finances de bien vouloir renseigner la Chambre à ce sujet.

On a beaucoup discuté pour découvrir laquelle des deux politiques était la plus avantageuse au pays, celle du parti libéral ou celle du parti conservateur. A mon avis la seule règle d'après laquelle nous puissions nous guider pour décider cette question est de comparer le montant d'argent qui a été payé par le peuple sous les deux régimes. Si nous faisons cette opération nous trouverons que le parti libéral a fait payer au peuple trois fois plus que le parti conservateur, et nous devrons venir à la conclusion, quel que soit le nom que le parti libéral donne à sa politique, qu'elle a été un moyen de faire payer aux contribuables beaucoup plus, en gros et en détail, que la politique conservatrice. Ce n'est pas une chose difficile que d'imposer des taxes. Quelques membres de la droite ont dit que le ministre des Finances méritait beaucoup de la Chambre et du pays,pour avoir réussi à taxer le peuple presque jusqu'à la plus extrême limite. A mon avis, mes honorables ami devraient chercher des excuses plutôt que s'enorgueillir. Un gouvernement devrait s'efforcer de taxer le moins possible. Je pose cela comme règle et c'était le but que le parti conservateur cherchait lorsqu'il a inauguré la politique nationale. Les amis du Gouvernement semblent surpris que nous demandions une réduction de tarif sur certains articles. Je leur dirai que ce fut de tout temps la politique du parti conservateur d'abaisser le tarif au plus bas point possible, surtout sur les articles que le Canada ne produit pas, tels que le thé, le café, le sucre et autres choses de consommation quotidienne, et d'élever le tarif suffisamment sur d'autres articles pour protéger nos manufactures sans taxer le peuple plus qu'il ne le faut. Chaque fois qu'un manufacturier a voulu tirer du peuple plus qu'il n'y avait droit raisonnablement, le parti conservateur s'est montré prêt à abaisser le tarif et de cette façon il a protégé les intérêts du peuple. Nous avons été plus heureux de ce côté que le Gouvernement actuel, qui a taxé le peuple d'une façon anormale. Il lui a pris plus d'argent qu'il n'était nécessaire. Voilà la différence entre les deux politiques.

Mais nos amis de la droite lorsqu'ils attaquent la politique nationale disent que les manufacturiers et producteurs pourraient profiter d'un tarif élevé pour taxer le peuple plus qu'il ne devrait l'être. J'admets que ce danger existe, mais ce fut toujours la politique du parti conservateur de protéger les intérêts du public, et j'ose affirmer que ces intérêts ont été mieux sauvegardés sous le régime de la politique nationale que sous le régime actuel. Pour cela il me suffit de rappeler ce que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith), ont énoncé l'autre jour dans leur discours. L'honorable député de Nanaïmo a demandé l'admission en franchise du charbon; mon honorable ami de Pictou a proposé une politique toute contraire. Où est l'unanimté alors? Quelle est la politique du parti libéral? Est-ce l'admission en franchise du charbon, ou des droits élevés sur cet article? Le Gouvernement peut-il répondre à cette question? Je suis bien certain que pas un membre du Gouvernement ne l'essaiera. Aucun d'eux n'osera même donner un nom à cette politique, parce que l'on veut une politique qui se plie aux exigences locales dans toutes les parties du pays. En certains endroits ils l'appelèrent protection élevée; dans d'autres libre-échange ; plus loin, réciprocité avec les Etats Unis et ailleurs ils lui donneront un autre nom. On peut la comparer à ces mécanismes doubles qui s'ajustent de plusieurs manières.

Les amis du Gouvernement ont posé la

théorie que nos exportations et importations sont des signes infaillibles de la prospérité du pays. Je nie cela. A mon avis, les importations indiquent tout le contraire, et je pose comme théorie que la meilleure politique pour le pays est celle qui met le plus en contact le producteur et le consommateur. Qu'est-ce qui rend le cultivateur l'être le plus indépendant du monde? N'est-ce pas sa facilité de produire sur sa terre tout ce qui est nécessaire à la vie dans une plus grande mesure que n'importe quel autre homme? Ce qui est vrai des cultivateurs est vrai aussi du pays. Dans un pays comme le Canada, qui possède de grandes ressources naturelles, des minéraux, de charbon, du fer, du bois, des pêcheries abondantes et des terres agricoles, n'est ce pas une honte que nous soyions obligés d'adopter une politique réglée apparemment pour faire de nous des scieurs de bois et des porteurs d'eau pour le république voisine.

Quelles sont nos exportations? Ne consistent-elles pas simplement en matières brutes qui ont subi le moins de transformations possibles par la main de l'ouvrier avant de sortir du pays? Il est vrai que nous battons notre blé avant de l'exporter, mais nous l'exportons de cette façon parce qu'il est impossible de l'exporter en épis. Nous coupons nos arbres en billes seulement, parce que autrement les Etats-Unis frapperaient notre bois d'un droit de douane. Si nous en faisons de la planche, ils ne l'admettront pas en franchise. Nous épuisons nos forêts et nos villes aussi rapidement que nous pouvons, et nous exportons nos matières brutes pour les faire travailler ailleurs, et ensuite nous les faisons revenir au pays en donnant un profit à ceux qui nous les vendent.

Cette politique est absolument fausse. Le Gouvernement devrait faire en sorte que toutes ces choses soient manufacturées dans le pays. Si nous n'exportions et importions que la moitié de ce que nous exportons et importons, nous serions plus riches et plus prospères. Pourquoi ces exportations et importations sont-elles aussi excessives? Simplement parce que nous nous contentons d'exporter nos produits à l'état brut. Tôt ou tard nous finirons par comprendre notre erreur, et nous le regretterons. Cette politique a eu pour résultat de chasser nos jeunes gens aux Etats-Unis où ils peuvent trouver une diversité d'emplois qui manque dans le Canada. Nos jeunes gens s'en vont dans les Etats-Unis en grand nombre, et nous ne pouvons garder au pays que les jeunes garçons qui se contentent de travailler dans les bois et dans les mines. D'après moi cette politique est absolument mauvaise, et il est du devoir du Gouvernement de chercher à développer les manufactures pour lesquelles nous avons la matière brute, de même que l'intelligence et la vigueur nécessaires pour la convertir en articles utiles. Qu'est-ce qui nous empêcherait de manufacturer toutes ces choses dans notre pays au lieu d'aller les acheter avec notre argent en Europe et aux Etats-Unis?

Il y a dans le budget un point que je veux traiter un peu plus longuement mais avant d'arriver à cette question, je dirai un mot de réponse à quelques discours qui ont été prononcés dans cette Chambre. L'honorable député de Huron-sud (M. Maclean) a dit que le peuple canadien ne voulait pas retourner aux jours des fourneaux économiques ("soup kitchens"), et il a cherché à faire croire que ces soupes économiques existaient communément sous le régime conservateur. Je veux lui dire de même que ses amis de la droite que l'on a distribué plus de soupes au fourneaux économiques pendant les deux dernières que pendant deux ou quatre autres années de gouvernement conservateur. J'ai vu dans le comté que j'ai l'honneur de réprésenter plus d'hommes sans travail, l'hiver dernier, que pendant aucune année de régime conservateur. Nous avons vu se fermer dans ces comtés depuis un an ou deux trois fabriques—fermées par la politique du Gouvernement. Il ne sort plus de fumée de ces cheminées; les roues ne tournent plus; les ouvriers frappent en vain à leurs portes, et ces ouvriers sans ouvrage sont une protestation silencieuse mais éloquente contre l'insuffisance de la politique du Gouvernement actuel. Nous espérons réussir à recommencer les travaux dans une de ces manufactures mais nous n'en sommes pas certains. Il y a quelques années nous avons ouvert une filature de toile avec d'excellentes apparences de succès. Les choses ont bien été jusqu'au moment où l'on éprouva de la difficulté à vendre le produit manufacturé. En discutant cette question avec le gérant, je lui ai dit que le Gouvernement refusait d'imposer des droits plus élevés parce que le prix de la marchandise serait augmenté d'autant. Il me répondit: "Si le Gouvernement veut élever un peu les droits suffisamment pour nous permettre de prendre pied sur le marché, nous sommes prêts à donner au Gouvernement ou à la personne qui le désignera l'engagement que les prix de ces marchandises ne seront pas élevés pour le consommateur canadien; nous ne voulons avoir rien de plus que le marché; les prix sont justes, nous en sommes satisfaits; mais lorsque nous envoyons nos vendeurs offrir nos marchandises aux marchands, ceux-ci ont déjà acheté leur assortiment de maisons anglaises, françaises ou allemandes, ce qui nous ferme le marché. Il y a à part cela le préjugé contre les marchandises canadiennes, préjugés encouragés par nos honorables amis de la droite pendant les longues et ennuyeuses années qu'ils étaient dans l'opposition.

A cette époque, ils essayaient d'un bout à l'autre du pays, et je les accuse d'essayer la même chose encore, d'empoisonner l'esprit du peuple contre les manufacturiers canadiens, les appelant voleurs, coquins et autres noms de ce genre qui leur venaient à l'idée.

C'est absolument vrai: je le leur ai entendu dire moi-même

L'hon. M. PATERSON: Quand cette usine a-t-elle été construite?

M. WRIGHT: Il y a environ six ou sept ans.

L'hon. M. PATERSON: Sous le régime fiscal actuel?

M. WRIGHT: Oui, et son exploitation a cessé sous le régime actuel.

M. R. L. BORDEN: Confiance mal placée.

M. WRIGHT: Qu'on me comprenne bien, je n'affirme pas que la filature soit définitivement fermée. Les intéressés espèrent qu'ils seront en mesure de continuer leur exploitation quand ils pourront se débarrasser de leur stock ou bien lorsque le Gouvernement sera venu à leur aide. Les observations au sujet de cette industrie s'appliquent également aux autres industries. Les industriels ne sollicitent pas le relèvement des prix, mais ils demandent un marché et c'est ici qu'éclate l'injustice du Gouvernement à l'égard des producteurs et des industriels canadiens. Les industriels, comme on le sait, ne demandent pas de prix plus élevés, ils demandent seulement le marché, il y a toute la différence du monde entre ces deux choses. Donnons un exemple: autrefois, je me suis quelque peu occupé de l'industrie manufacturière, et j'emprunte cet exemple au genre d'industrie que je connais, la construction de chariots de ferme. Supposons qu'un industriel construise 100 chariots par année et qu'il tienne à réaliser au moins un bénéfice annuel de $1,000; il se livre non seulement à un dur labeur manuel mais il fait force calculs. Pour réaliser ce bénéfice de $1,000, il lui faut faire un profit de $10 par charriot. S'il réussit à faire 1,000 chariots au lieu de 100, il n'aura à faire qu'un bénéfice de $2 par chariot, afin de réaliser un bénéfice annuel de $2,000, ce qui est préférable pour les deux parties intéressées. L'important, après tout, c'est le chiffre d'affaires qu'un industriel fait.

Un industriel aux Etats-Unis qui vend ses produits au Canada, tout en bénéficiant de son propre marché national est dans une situation bien plus favorable que le manufacturier canadien qui ne bénéficie que d'un marché limité sur lequel il lui faut concurrencer ses rivaux dont la situation est plus avantageuse que la sienne à plus d'un point de vue. Ici je plaide la cause non seulement des industriels mais des consommateurs également. J'en suis convaincu, sous un bon régime fiscal bien appliqué, les consommateurs obtiendraient les articles qu'ils achètent à meilleur marché qu'aujourd'hui. Je pose ici la question à la Chambre; comparativement aux prix mondiaux, est-ce que nos populations canadiennes obtiennent aujourd'hui les marchandises qu'ils achètent à meilleur marché qu'ils ne le faisaient il y a quinze ans? Je réponds catégoriquement dans la négative; aujourd'hui ils paient plus cher pour ces articles qu'ils ne le faisaient sous le régime conservateur.

Mais, s'écrie-t-on, il y a eu relèvement des salaires. Ce n'est pas ce que nous avons constaté dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, je n'affirme pas que les salaires se soient dépréciés jusqu'au point atteint durant la crise commerciale de 1893 à 1896. Dans les camps d'exploitation forestière et travaux de ce genre les salaires mensuels ont subi une diminution de $18 par mois. Sans doute, à ce prix les travailleurs obtiennent leur pension. Au cours de l'hiver, les salaires ont baissé jusqu'à $20 et quelquefois jusqu'à $18, seulement notons la différence: sous le régime conservateur, jamais les ouvriers n'ont chômé ; ils ont dû se contenter de salaires minimes pendant quelques années, mais il ne chômaient point, tandis que cet hiver, les ouvriers n'ont pas réussi à obtenir de travail. Jamais je n'ai vu ma porte assiégée par autant de chômeurs en quête d'emploi, qu'au cours de l'hiver dernier. Je ne suis pas pessimiste, au contraire, je suis optimiste. En outre, je n'ai pas utilisé en dehors de cette Chambre, les faits que j'ai exposés ici. Je n'ai jamais dit à ces ouvriers qu'il fallait rendre responsable de cette rareté de main-d'œuvre le parti au pouvoir ou le régime fiscal qu'il a établi.

Je n'ai jamais cherché à semer le mécontentement contre le Gouvernement ou contre le pays où nous vivons et dont nous désirons la prospérité. Les députés de la gauche n'adopteront jamais la tactique employée par les ministériels lorsqu'ils siégaient dans l'opposition. En particulier comme en public, dans la presse et à la tribune populaire, ces messieurs décriaient le pays et cherchaient à faire croire au peuple qu'on le volait. Si nous avions adopté pareille tactique, ces années dernières, nous aurions créé une situation vraiment alarmante. Mais nous plaçons le pays avant les hommes qui occupent les banquettes ministérielles et nous ne suivons pas les exemples que nous ont donnés nos prédécesseurs.

Un mot ou deux au sujet de l'immigration. Avant d'aborder la question des travaux publics, disons un mot au sujet de l'immigration au Canada et des immigrants que nous recrutons pour remplacer les jeunes gens des deux sexes qui s'en vont aux Etats-Unis. Je ne saurais mieux élucider la question qu'en citant un article du "Free Press" d'Ottawa du 13 avril :

Les Galiciens ivres se battent comme des possédés dans les rues de Winnipeg.

Véritable orgie à l'occasion de la célébration de la fête de Pâques parmi les Galiciens.—Spectacle dégoutants.—Les gendarmes aux prises avec les forcenés.

Winnipeg, 13 avril.—Les fonctionnaires de la cour de police auront besoin de respirer un peu avant de se rétablir des fatigues que leur a créées le dossier de la cour de police hier : conséquence de la célébration de la Pâque parmi les Galiciens et à en juger d'après les noms portés sur la liste, on eût dit que l'alphabet aurait été enfoui dans un gros sac et que chaque individu se serait emparé d'une poignée de lettres qu'il aurait arrangée à sa convenance.

La confusion des noms ne le cédait qu'à celle créée par la physionomie des porteurs de ces noms. Visages égratignés et balafrés, individus privés d'une oreille ou d'une partie de l'appendice nasal, enlevées à coup de dents, bref, hommes et femmes avec bandeaux de toute sorte et de toute couleur.

Le récit des faits par les gendarmes en fonction est fort lugubre. La bataille s'est étendue à toute la colonie étrangère et aux dernières étapes de la mêlée, il ne s'agissait plus que de ramasser les victimes et de les mettre bien à l'abri des rigueurs de la température. Deux agents de police ramassent un pochard et se mettent en frais de le transporter au poste de police à deux milles de distance, mais avant d'avoir atteint l'encoignure de la rue, ils se trouvent en présence d'un spectacle qui menace de se terminer d'une façon tragique; il faut laisser là le pochard, pour faire face aux besoins d'urgence et une fois la bataille arrêtée, elle se renouvelle sur un ou deux points. On trouvait des hommes ivres dans les hangars, sur les trottoirs, dans les fossés. Une femme lance un baril de bière dans une porte, qui est arrachée de ses gonds, un autre baril est lancé dans une fenêtre. Un individu vole un baril, qu'il était en train d'emporter, mais on l'assomma à coups de bâton, jusqu'à ce qu'il soit relégué parmi les " morts ".

A un endroit de l'avenue Mangus, il s'est livré trois batailles à la fois et les agents de police n'eurent pas le temps de faire d'arrestations, obligés qu'ils étaient de se consacrer à la tâche difficile d'empêcher cette bande de forcénés de se tuer. Spectacle des plus dégoutants. Amendes imposées hier, dix dollars au maximum. Il y a des prisonniers qui attendent leur procès sous le coup d'accusations graves et nombre d'étrangers assiègent les postes de police pour déposer plainte contre d'autres qui les ont battus durant la bacchanale.

Monsieur l'Orateur, cela se passe de commentaires.

Un mot au sujet de l'emploi des taxes que le Gouvernement soutire au peuple canadien. Je ne veux étudier qu'un aspect de la question, et fort brièvement.—La question des travaux publics. A mon avis, le mode d'administration appliqué par le Gouvernement est défectueux. Il ne semble pas exister de système régulièrement établi pour la gouverne du ministère, et voilà pourquoi on exécute à grands frais des travaux dans des endroits où le besoin ne s'en fait pas sentir, tandis qu'on refuse de faire ailleurs des travaux répondant à un véritable besoin public. A cet égard, tout semble passer par les mains du ministre des Travaux publics, qui est non seulement censé surveiller l'érection des bâtiments civils et la construction d'autres ouvrages, mais connaître tous les détails et le mécanisme des autres ministères, de sorte qu'il serait en mesure de juger si tel ou tel ouvrage public est, oui ou non, nécessaire. A mon avis, nul ministre des Travaux publics ne saurait remplir pareille fonction. Que le ministre des Travaux publics, surveille l'érection d'entreprises publiques, qu'il veille à ce qu'on fasse un légitime emploi des deniers publics et on ne saurait exiger davantage du titulaire de ce portefeuille. Le chef de tout ministère à gros budget de dépenses doit assumer la responsabilité des dépenses exécutées pour ce ministère. S'il s'agit du service postal, alors c'est au ministre des Postes qu'il appartient à se prononcer sur la création d'un bureau; ainsi doit-il en être du ministre de la Milice, renseigné qu'il est sur la situation. Il devrait être en mesure de décider à quel endroit il importe d'ériger quelques bâtiments pour son ministère. Ainsi en est-il du ministre des Chemins de fer et des Canaux et du ministre de la Marine et des Pêcheries et de leurs collègues. Le ministre de l'Intérieur devrait certainement connaître à quel endroit de l'Ouest le besoin d'un bâtiment pour l'immigration se fait sentir; il doit savoir s'il y a lieu d'ériger un palais de justice à quelque autre endroit et il doit être mieux renseigné à cet égard que le ministre des Travaux publics ne saurait l'être.

En faisant son exposé budgétaire (M. Fielding), a déclaré que le ministère des Postes fait face à ses dépenses. Qu'on dresse exactement le budget des recettes et des dépenses, et on constatera que le ministère des Postes ne subvient pas à ses frais d'entretien et ne l'a jamais fait. Dans le budget du ministère des Postes on ne voit pas figurer d'importantes dépenses exécutées pour le service postal. On érige des bureaux de poste çà et là au Canada. Mais lorsque le ministre des Postes fait l'exposé financier de son ministère, il ne tient pas compte de ces édifices, le ministère a l'habitude d'accorder au receveur des postes ou à quelque autre fonctionnaire, une allocation pour l'entretien du bureau ; mais du moment qu'on érige un bureau, le ministère des Postes, est dégrevé de ce faits qui tombent à la charge du ministère des Travaux publics. Lorsqu'il se présente ici une députation pour demander l'érection d'un bureau de poste, c'est devant le ministre des Postes qu'elle devrait plaider sa cause. Dans les archives de son propre département il trouverait tous les faits et les

données statistiques touchant les recettes de la localité et les besoins d'un bureau; cela lui servirait de guide pour décider la question de savoir si l'érection d'un bureau de poste à cet endroit est, oui ou non, légime. Quand nous adressons quelque critique au ministre des Travaux publics au sujet de l'érection d'un bureau de poste à tel ou tel endroit, il nous répond: qu'une députation de citoyens de cet endroit s'est rendue auprès de lui et a fait valoir l'urgence de ces travaux. La conséquence du mode de gestion actuellement appliqué, c'est qu'à certaines époques, généralement à la veille d'une élection, le ministre des Travaux publics se laisse attendrir; son cœur s'amollit et il cède trop facilement.

Quelqu'un est envoyé dans les différents districts électoraux où il y a des candidats libéraux pour les informer du fait. On organise une députation qui vient à la capitale et, lorsque le ministre se trouve dans cette bonne disposition, elle est en état de faire sur lui une impression qui est ineffaçable et dont il se souviendra quand il préparera ses crédits pour l'année suivante. Mais si la discussion de ces crédits se fait en Chambre et si nous essayons de montrer au ministre le besoin urgent d'édifices publics qui se fait sentir ici et là, son cœur est aussi dur que la meule inférieure du moulin ou que le ciment fabriqué à Hull et que nous voyons annoncé dans le "Citizen"; nous ne pouvons faire aucune impression sur lui. J'ai pris la peine d'étudier cette question pour montrer la manière dont sont construits les édifices publics qui relèvent du département des Postes. J'ai choisi environ cinquante localités dans lesquelles des bureaux de postes ont été construits—le nombre est assez grand pour donner un aperçu convenable. Je trouve que le coût moyen de construction de ces bureaux de poste s'est élevé à $30,000. Cela comprend les villes et les villages et laisse en dehors les grandes cités.

Mais on avait construit des bâtiments publics dans ces localités et en payant aux receveurs des postes une moyenne de $150 pour l'éclairage, le chauffage, le loyer et la surveillance du bureau, tout ce qui était nécessaire en un mot pour les opérations du service. Or dans ces localités où nous avions un bâtiment public pour $150 par an, on a construit un bureau de poste qui nous coûte $30,000 et le résultat est que l'entretien de cet édifice nous coûte en moyenne $1,200 tandis que l'intérêt de la somme à 4 p. 100 nous revient encore à $1,200. C'est une dépense de $2,400 à laquelle nous devons prévoir; une dépense annuelle pour toujours, sans aucun fonds d'amortissement pour éteindre la dette que nous avons contractée sur l'édifice. Telle est la situation. Ce que nous avions autrefois pour $150 nous coûte $2,400.

J'ai lieu de croire que si nous avons besoin parfois d'une meilleure installation, on pourrait en payant un loyer un peu plus élevé trouver des personnes qui construiraient un bon bureau de poste pour le mettre à la disposition du département et dans beaucoup de cas, il n'y aurait aucune nécessité d'ériger un édifice public à un prix aussi élevé. Je dois dire que j'ai visité vingt-cinq de ces petits bureaux de poste pour savoir quel était leur revenu moyen et j'ai trouvé que la recette moyenne nette de vingt-cinq de ces bureaux était de $1,628. Je suppose qu'on les a considérés comme des travaux de première nécessité. J'ai ici l'énumération que peuvent voir mes honorables collègues. J'ai aussi une liste de vingt-cinq places que l'on n'a pas considérées d'une importance assez grande pour justifier la construction d'un édifice; ils n'avaient pas atteint ce dégré de développement qui pouvait permettre au Gouvernement d'élever un nouvel édifice et pourtant la recette nette de ces vingt-cinq localités, dont trois sont des villes de mon district électoral, s'est élevée à $7,225. Mais d'autres localités dont la moyenne avait un peu dépassé $1,600 ont été considérées d'importance suffisante pour justifier le Gouvernement d'y dépenser de grandes sommes de l'argent du Trésor.

J'accuse les honorables députés de la droite d'accorder sur ces questions plus de soins aux expédients de parti, qu'à l'intérêt public et en ce qui concerne les dépenses de l'argent de l'Etat, ils ont absolument perdu de vue l'intérêt public. C'est simplement une question d'essayer de gagner des élections et de plaire aux amis du parti; c'est la raison qu'ils ont de dépenser d'aussi grandes sommes d'argent dans des localités où le revenu est si faible.

Je désire maintenant parler de quelque autre chapitre des dépenses. Je veux prendre un fait que je connais bien, car il s'est produit dans la division que je représente et il montre la méthode avec laquelle l'argent du pays est dépensé. Il y a dans ma division un petit village nommé Baysville; c'est une petite agglomération située sur la rive nord-ouest de la branche sud de la rivière Muskoka. Il y a environ cinq ans, le Gouvernement décida d'y construire un petit quai et quand le crédit fut voté, on se mit à l'œuvre et on dépensa l'argent. Un peu plus tard, quand je fis partie du Parlement, on vota un autre petit montant pour compléter ce quai. L'entrepreneur s'était mis à l'œuvre quand quelqu'un, appartenant évidemment au département ou qui était sous les ordres du département des Travaux publics, arriva sur les lieux et lui donna l'ordre de traverser la rivière et de dépenser l'argent de l'autre côté. On y commença la construction d'un quai et il en résultat que nous eûmes deux quais dont ni l'un ni l'autre n'est terminé. L'an

dernier, on décida de nouveau de compléter le quai sur le côté où la ville est située. L'entrepreneur se mit à l'œuvre, mais il fut de nouveau envoyé sur l'autre rive. Il termina un petit quai sur le côté est et il l'a recouvert d'un joli toit et un citoyen qui est dévoué au Gouvernement, a été nommé maître du quai. Il a un petit magasin un peu plus haut que le quai, sur la rive est de la rivière et il est le seul qui puisse se servir de ce quai qui n'est d'aucune utilité au monde à personne autre. Le Gouvernement a construit ce quai seulement pour un ami du parti et on l'a refusé à la population de la ville pour laquelle il aurait dû être construit. On a dit aux habitants: "Vous devez attendre encore quelque temps, l'intérêt de notre partisan est tellement important que nous devons nous occuper de lui d'abord."

Or, dans cette localité qui n'est pas très grande, il y a deux hôtels ordinaires, un hôtel pour l'été, des églises, des magasins, un bureau de poste, des ateliers de cordonnerie et tout ce qui contribue à créer un joli petit village, tandis que de l'autre côté, il n'y a qu'un seul homme d'affaires et il est bien soigné par le Gouvernement. Cela n'est pas un cas isolé; dans tout le Canada on peut citer des cas analogues où on s'est occupé d'abord des amis du parti et c'est ainsi que l'argent du pays est gaspillé.

Le district électoral que je représente paye annuellement au trésor du Canada en recettes de douanes et en taxes, une somme supérieure à $250,000. Or, quand je m'adresse au Gouvernement pour lui demander de renouveler une petite subvention à la ville de Gravenhurst, et d'accorder un item de $1,000 qui se trouvait dans le budget de l'an dernier, on ne peut pas le faire. On prélève sur le district $250,000 et on ne peut pas lui accorder $4,000. Est-ce là une situation qui devrait exister? Pourtant on a de l'argent à dépenser pour ce petit quai en faveur d'un partisan; on a de l'argent pour le fossé de Newmarket, on a de l'argent à gaspiller sur le lac Nipissing pour une petite localité nommée Monetteville, où l'on creuse un canal pour une personne qui a un petit moulin, mais qui est naturellement un ami du parti.

C'est ainsi que se dépense l'argent du pays et nous nous y opposons énergiquement. Quand nos honorables adversaires prétendent que les grands travaux d'utilité publique ne peuvent pas être arrêtés, je leur demande de cesser de s'occuper des intérêts de leurs partisans. Ils gaspillent des milliers et des milliers de dollars de l'argent du Canada, sans aucun bénéfice pour l'intérêt général du pays. Pour moi, il faut plus qu'une simple déclaration qu'un travail est d'utilité publique pour justifier des dépenses de cette nature.

Je pourrais continuer sur ce sujet, mais j'ai déjà parlé plus longuement que je n'en avais l'intention. Je n'ai jamais eu l'habitude de prendre le temps de la Chambre au détriment des autres et je n'ai pas le désir de le faire ce soir. Je crois que tout député qui se limite à son sujet peut dire, en un délai raisonnable, ce qu'il tient à faire savoir, de façon à donner à ses collègues, une occasion, au cours de la session, de faire connaître leurs vues sur les questions qui viennent en discussion. Je crois que si l'argent du pays est dépensé honnêtement dans l'intérêt général, nous devons du côté de l'opposition accorder notre consentement et faire tout ce qui est possible pour aider le Gouvernement. Mais il en est autrement avec les dépenses inutiles et extravagantes qui abondent dans tous les comptes du Gouvernement. Cela n'est pas limité aux chapitres dont j'ai fait mention. Nous trouvons des Merwins dans tous les départements qui dépensent l'argent du Trésor; nous en trouvons des centaines d'autres qui se nourrissent au râtelier public et qui occupent l'emploi d'intermédiaires, absorbant la fortune du pays qui devrait être utilisée à des travaux publics de toute nécessité. Si l'argent qui est dépensé chaque année inutilement pouvait être consacré à quelque travail utile, nous pourrions procéder à l'administration du pays sans augmenter d'une façon déraisonnable la dette publique. Mais les honorables députés de la droite ne pourront jamais faire grand chose dans l'intérêt public tant qu'ils continueront à suivre le système adopté dans le passé. Je veux leur faire sentir combien il est nécessaire qu'ils diminuent leur gaspillage et qu'ils suppriment leurs intermédiaires. Administrons honnêtement les affaires publiques et faisons en sorte que chaque dollar qui sera extrait des poches du peuple soit représenté par un travail qui sera profitable au pays. Je n'approuve pas l'idée que nous devrions entreprendre de grands travaux dont beaucoup d'entre eux ne seront pas d'une utilité permanente. Je crois que nous devrions autant que possible payer nos dépenses au fur et à mesure et que nous ne devrions pas laisser à la postérité un grand héritage de dettes pour des travaux qui seront en ruine avant d'arriver jusqu'à elle.

Les gens qui viendront après nous, auront leurs propres problèmes à résoudre et leurs propres fardeaux à porter. Nous aurons assez exploité les ressources forestières et minérales et nous aurons tellement épuisé les éléments vierges du sol qu'il sera plus difficile alors de labourer et de produire la richesse avec le grain que le public récolte si facilement aujourd'hui. Nous leur laisserons des problèmes dont la solution sera difficile et je crois que nous ne devrions pas augmenter sans motif la dette publique. Nous devrions faire en sorte que tout dollar dépensé, soit employé dans l'intérêt public.

M. W. WRIGHT.

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton-nord): Au point où en est arrivée la discussion, je crois, monsieur l'Orateur, qu'il me sera assez difficile d'intéresser la Chambre sur quelque chose de nouveau que j'aurais à lui soumettre. L'honorable député (M. Wright) qui vient de parler a parcouru assez bien toutes les questions en se plaçant au point de vue de son parti et a critiqué le système administratif du gouvernement actuel d'une façon assez simple et assez modérée. Pour moi je n'ai aucun reproche à lui adresser sur la manière avec laquelle il a rempli son devoir envers lui-même et je suppose envers ses électeurs et son parti qu'il s'est cru obligé de défendre. La note dominante du discours de l'honorable député a été la dépense désordonnée de l'argent du Trésor, sur toute l'étendue du Dominion. S'il y a une dépense téméraire des deniers publics, c'est une question que le peuple, dont on gaspille les ressources, devrait prendre en considération, C'est une question sur laquelle il faudrait appeler son attention et ce devrait être le devoir du peuple de faire en sorte qu'on empêche une dépense désordonnée si tant est que les dépenses se fassent ainsi. Mais nous sommes heureux de constater, malgré la description que mon honorable ami nous a fait des habitants ou de la ville de Winnipeg que nous avons au Canada une population très intelligente.

Nous avons une classe d'électeurs qui sont, j'ose le dire, aussi intelligents, sinon plus intelligents, en moyenne qu'aucun groupe d'électeurs dans aucun pays du monde. Après que l'opposition qui, j'imagine, faisait son devoir, eut mis au jour tout ce qu'elle avait pu découvrir de mal sur le compte du Gouvernement, après que l'affaire eut été évoquée deux fois et même trois fois devant ces jurés intelligents, compétents, le verdict a toujours été que, de leur science, et d'après l'examen attentif qu'ils avaient fait, le Gouvernement ne s'était rendu coupable d'aucune extravagance. Les jurés ont constaté que le Gouvernement administrait les affaires publiques de notre pays avec compétence et habilité, et que tout l'argent qui se dépensait était affecté au mieux des intérêts du peuple. A la suite de ce verdict populaire, rendu plus d'une fois, plus de deux fois, le discours que vient de prononcer cet après-midi l'honorable député préopinant ne saurait guère me causer d'inquiétude. La majorité des électeurs s'est persuadé qu'il ne se fait pas de gaspillage, et que s'il se dépense beaucoup d'argent, c'est au mieux des intérêts du pays.

Comme l'a déclaré naguère l'honorable ministre des Finances (M. Fielding), si nous dépensons aujourd'hui $100,000,000, nous le dépensons sur un pays d'une valeur de $100,000,000. C'est la différence entre notre manière d'agir et celle de nos collègues de la gauche dans les anciens jours. Toute proportion gardée, ils dépensaient beaucoup plus que nous aujourd'hui; leurs dépenses n'étaient pas profitables; et elles étaient de telle nature que la question de l'administration des affaires publiques ayant été portée devant ce jury distingué et intelligent dont j'ai parlé il y a un instant, la conduite du Gouvernement a été condamnée, il a perdu la confiance du peuple. La distance est grande d'un gouvernement à l'autre. L'honorable représentant de Halton (M. Henderson) affirmait l'autre soir que le parti dont il se réclame n'avait jamais perdu la confiance du peuple en raison de sa politique fiscale et douanière. Je suis d'accord avec lui sur ce point; mais pendant que, de concert avec ses amis, il taxe notre Gouvernement actuel d'extravagance et d'inconduite, qu'il ne perde pas de vue la véritable cause de la défaite de son parti. L'honorable député, tout en affirmant que son parti n'avait jamais été renversé en raison de sa politique fiscale, a négligé de nous dire ce qui l'avait fait tomber du pouvoir. Personne n'ignore que ce parti est arrivé au pouvoir au début de l'ère de la confédération, et qu'il en est tombé en 1873 et 1874.

Et pourquoi? Il est généralement connu que ce parti a été renversé, non pas seulement en raison des dépenses extravagantes qu'il avait faites, et de sa mauvaise administration des affaires publiques, non seulement en raison de dépenses répréhensibles par leur extravagance, mais en raison de dépenses malhonnêtes, de dépenses révoltantes et scandaleuses, que le peuple n'a pas voulu ratifier. Telles sont les circonstances qui ont amené la défaite de ce parti à ce moment: sa politique fiscale n'était pas en jeu. Puis ce parti revient au pouvoir, et plus tard il est renversé encore une fois. Et pourquoi? Consultez l'histoire du pays, et demandez à ces honorables députés de vous le dire. C'est qu'il était rongé par un chancre, par une de ces maladies microbiennes dont l'honorable représentant de Toronto-nord nous a tant parlé, et dont ce parti n'avait pu entièrement se débarrasser. Il semble que ce microbe se soit introduit dans son système, et la dure leçon que lui a donné le peuple en 1873 ne l'en a pas complètement purgé. Sa présence s'est manifesté de nouveau en 1894, 1895 et 1896, et le peuple a dû encore une fois le chasser du pouvoir. Les électeurs considèrent qu'ils avaient deux fois de suite mis ce parti à même de doter le pays d'un gouvernement honnête, et qu'il n'avait pas su en profiter; ils l'ont chassé encore une fois du pouvoir. Il semblerait que le grand public a résolu de ne plus le mettre jamais à même. . .(Exclamations). . . d'administrer les affaires du Canada.

M. ARMSTRONG: C'est un badinage.

M. McKENZIE: Voyons un peu quel progrès fait ce parti, quel terrain il gagne. L'honorable représentant de Leeds est friand de chiffres, de calculs, il aime à discuter sur la toilette des femmes, matinées, gants, etc. Il se délecte dans la lecture du rapport de l'auditeur général. Pour ma part, je n'y vois rien de bien intéressant; mais mon honorable ami, le whip du parti conservateur, trouve ce volume tellement intéressant qu'il s'en sert comme d'un oreiller la nuit. Il est donc entré dans une étude de chiffres, et a disserté de la règle de trois; mais de même que nous ne voulons plus permettre au parti tory d'administrer nos affaires publiques, de même nos mathématiciens ont mis au rancart cet ancien procédé, et aujourd'hui nous appliquons à la solution de ces problèmes une méthode unitaire d'une plus grande exactitude. Après avoir prêté l'oreille au discours de l'honorable député, l'autre soir, j'ai voulu découvrir, par la règle de trois et en prenant pour base les gains réalisés par le parti tory depuis 1896, combien il s'écoulerait encore de temps avant qu'il revienne au pouvoir. Je regrette de le dire, j'ai trouvé qu'il s'écoulerait 60 ou 70 ans, d'après ce calcul, avant que le whip conservateur et ses amis puissent occuper les banquettes ministérielles. Or, comme on ne saurait guère compter qu'aucun des membres actuels de la députation vivent aussi longtemps, j'ai considéré qu'il n'y avait pas lieu d'examiner la question pour le moment.

Le Gouvernement actuel administre d'une manière irréprochable; le pays est bien gouverné; il ne se fait pas de folles dépenses, quoi qu'en puissent dire à la légère certains membres de la gauche; le développement du Canada se fait avec sagesse, et tant que le Gouvernement persistera dans cette ligne de conduite, le peuple ne demandera pas mieux que de le maintenir au pouvoir. S'il y avait réellement eu gaspillage, on ferait bien de le démontrer; mais comment se fait-il que les membres de la gauche aient trouvé à redire à un si petit nombre de crédits qui ont été votés par la Chambre? En supposant même que tous les crédits critiqués par eux l'auraient été à bon droit, ces crédits représentent une très petite proportion des sommes considérables dépensées depuis douze ans. Je me suis présenté deux fois à l'élection pour la Chambre fédérale, et chaque fois j'ai eu à soutenir une lutte très vive de la part d'un adversaire très habile, un conservateur de l'ancienne école, très bien au courant des voies et moyens, des théories et pratiques du parti conservateur; en somme un candidat très en mesure de soutenir une lettre contre moi ou contre tout autre candidat du parti libéral. Mais, en dépit de l'habileté de ce candidat et de celle de ses partisans, au cours de ces élections, ils n'ont pu indiquer un seul dollar qui aurait été mal employé. Il est vrai qu'à l'heure qu'il est dans la province de la Nouvelle-Ecosse, il se trouve une cause pendante entre M. Morrison et mon adversaire, celui-ci ayant accusé M. Morrison d'avoir détourné $59.37 des fonds de la province et d'avoir appliqué cette somme illégalement à la mise en peinture d'un pont dans le nord du comté. Cet exemple fait voir où en sont rendus nos adversaires dans la recherche de scandales imputables au Gouvernement, puisqu'ils ne dédaignent pas de relever des affaires de si peu d'importance.

D'après ce qui s'est passé sous mes yeux en cette Chambre, je vois que les demandes de deniers publics sont plus nombreuses de la part des conservateurs que de la part des libéraux. Je ne pense pas qu'il y ait un seul membre conservateur qui, dans le comité des subsides, n'ait pas courageusement pris la parole et prétendu que, dans son comté ou quelque comté voisin, il y avait lieu de dépenser davantage. Dès lors, comment ces honorables députés peuvent-ils reprocher au Gouvernement de trop dépenser? Je ne vois pas où est la logique de leur attitude et je suis bien sûr qu'ils seront eux-mêmes les premiers à se l'avouer.

Il y a quelques jours, au début du présent débat, le critique financier de l'opposition a fait certaines déclarations que je tiens à relever. J'éprouve quelque répugnance à mentionner le nom de l'honorable député (M. Foster), car on insinue que tout nouveau député cherche à se faire une renommée en faisant une sortie contre cet ancien membre du Parlement. Je me hâte de répudier toute intention de cette nature chez moi. Mais comme l'honorable député est le principal critique financier de son parti, et comme, sans vouloir faire injure à aucun autre honorable député,—c'est lui qui a fait le meilleur discours de son côté de la Chambre,—il est naturel que ceux qui ont à lui répondre aient à dire quelque chose sur son compte plutôt que sur le compte des autres. Or, l'honorable député (M. Foster), à la fin de son très habile discours, s'est attaché à énumérer, sous forme de railleries, les raisons qu'à le premier ministre d'être fier de son ministre des Finances.

Qu'on me permette de dire à la Chambre que nous, habitants de la Nouvelle-Ecosse, nous sommes fiers du ministre des Finances, et que nous en sommes encore plus fiers à la pensée que les Canadiens de l'Atlantique au Pacifique l'ont en tout aussi haute estimation que nous. J'ose dire, sans vouloir déprécier le moindrement la popularité d'aucun autre honorable député au Canada, que sauf le brillant leader du parti ministériel, il n'est pas un seul homme aujourd'hui au Canada qui soit mieux aimé de tout le peuple, sans distinction de parti politique, que l'honorable W. S. Fielding. Nous l'avons vu à l'épreuve dans la Nouvelle-Ecosse durant

quatorze ans en qualité de premier ministre de cette province et sa réputation d'intégrité et d'habileté est grande parmi le peuple. Voilà douze ans qu'il occupe la haute situation de ministre des Finances du Dominion, et nous le disons avec orgueil, bien que des millions et des millions de dollars lui aient passé par les mains, au cours de la gestion de son département, il reste toujours l'homme droit, bienveillant, intègre, irréprochable qui, il y a douze ans, renonçait à ses fonctions de premier ministre de la Nouvelle-Ecosse pour devenir le ministre des Finances du Dominion. Personne ne saurait sans mentir porter atteinte à la réputation de cet honorable ministre, soit dans sa vie privée, soit dans sa vie publique, et dès lors est-il étonnant que le premier ministre du Canada, que le peuple canadien, que surtout les habitants de la Nouvelle-Ecosse en soient fiers? Nous sommes tous parfaitement satisfaits de sa gestion, de la manière dont il administre les finances du Canada. L'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) a prononcé, il y a quelques jours, dans cette enceinte, un discours des plus admirables, au cours duquel il a discuté très savamment l'aspect financier du budget.

Il a expliqué que même si quelques-uns des emprunts n'étaient pas exactement comme il les aurait désirés, si l'honorable ministre des Finances a obtenu les conditions les plus avantageuses qu'il était possible d'avoir, il n'y a rien à lui reprocher. J'approuve entièrement cette attitude raisonnable et logique de l'honorable député.

Je ne me donne pas comme un financier; je suis avocat et je laisse volontiers ces questions aux experts en matière de finance. Convaincu de l'intégrité et de l'habileté du ministre des Finances et de tous ses collègues qui lui demandent des crédits, je m'abstiens complètement de tout commentaire sur l'administration des finances de l'Etat. Je n'ai pas le moindre doute que les crédits demandés par les différents départements sont nécessaires et je suis convaincu quel 'honorable ministre des Finances saura toujours se procurer les sommes nécessaires aux conditions les plus avantageuses.

On a reproché au Gouvernement de n'avoir pas de programme arrêté. L'orateur qui m'a précédé a comparé le Gouvernement a une espèce de Melchisédec qui n'aurait eu ni commencement ni fin, ni père ni mère, à une chose qui défie toute définition. Je ne comprends pas sur quoi l'honorable député (M. Wright) se base pour parler ainsi. Il arrive quelquefois qu'un orateur perde la tête pour vouloir dire des choses trop spirituelles et je suis convaincu que cette description qu'il a donnée du Gouvernement n'a pas rehaussé le ton du discours de mon honorable ami.

M. WRIGHT: Je n'ai pas fait de description du Gouvernement. J'ai parlé de sa politique.

M. McKENZIE: Comment peut-on séparer un gouvernement de sa politique. Si sa politique est mauvaise, c'est que c'est un pauvre gouvernement. Tout le monde admet que les ministres, individuellement sont tous d'excellents Canadiens, mais je ne crains pas de dire que non seulement nous avons d'excellents ministres, mais que nous avons aussi une excellente administration.

Il y a quatre ans l'opposition avait un programme, et comme l'on dit en matière de biens fonciers, un homme doit établir son droit d'après la valeur de ses titres et non d'après l'insuffisance des titres de son adversaire. De même, si nos amis les conservateurs espèrent jamais atteindre le pouvoir, ils devront y arriver par l'excellence de leur politique et non en signalant les défauts qu'ils peuvent découvrir dans celle de leurs adversaires. En 1904, autant que j'ai pu m'en rendre compte, ils avaient un programme assez plausible, et j'ai eu à soutenir de rudes assauts dans mon comté, contre ce programme. Ils demandaient la nationalisation des chemins de fer. C'était une politique bien définie. J'ignore jusqu'à quel point elle est applicable à ce pays, surtout au point de vue financier, mais c'était un programme et le parti conservateur y adhérait.

Il avait aussi mis dans son programme une protection élevée—une protection "adéquate" que personne ne pouvait définir. Personne ne pouvait dire au juste en quoi consiste une protection "adéquate". L'honorable député du Cap-Breton (M. Maddin) a failli en donner une définition hier soir. Je n'aime pas à interrompre un orateur, car sans cela, je lui aurais demandé de compléter sa définition, car j'en cherche une depuis quatre ans.

Je me rappelle qu'un jour M. Dooley avait entrepris de donner une définition de la franchise de Kruger, mais qu'il avait misérablement échoué. Si mon honorable ami (M. Maddin) s'était aventuré dans les eaux profondes de la protection adéquate, je suis certain qu'il se serait trouvé dans le même embarras que M. Dooley.

L'honorable chef de l'opposition est un habile avocat et les avocats sont généralement forts sur les définitions; ils ont l'habitude d'interpréter les textes; mais bien que mon honorable ami (M. R. L. Borden) réclame avec fierté la paternité de cette expression, il ne peut guère s'en dire le parrain, car lorsqu'il s'agit de la définir, il fait comme cet invididu qui ne pouvant lire la lettre qu'il avait lui-même écrite, l'envoya quand même, en disant qu'il y a des gens plus instruits en Irlande qu'ici. De même l'honorable chef de l'opposition laisse au public le soin de définir la protection adéquate.

En outre de la protection adéquate, le programme conservateur de 1904 comportait l'opposition à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. C'était encore un article digne du programme d'un grand parti. Les conservateurs avaient tort, sans doute, mais ils avaient le courage de tenir à ces trois articles de leur programme: Protection élevée, nationalisation des chemins de fer et opposition irréductible à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. C'est avec ce programme qu'ils se présentèrent devant le peuple et ils furent mis en déroute, cavalerie, infanterie et artillerie. A peine resta-t-il quelques survivants pour raconter le désastre.

Mais si la haute protection était une bonne politique, si la nationalisation des chemins de fer était une bonne politique, si l'opposition à la construction du Grand-Tronc-Pacifique était un bonne politique, pourquoi l'opposition y a-t-elle renoncé?

Un parti n'a pas le droit de renoncer à une politique uniquement parce que le peuple n'en a pas voulu. Un parti doit rester fidèle à son programme jusqu'à ce qu'il réussisse à le faire approuver par les électeurs.

La haute protection a fait partie du programme politique du parti conservateur pendant longtemps. S'il pouvait renoncer à la nationalisation des chemins de fer et cesser son opposition au Grand-Tronc-Pacifique il ne pouvait pas renoncer à la protection.

Pourquoi y a-t-il renoncé? Nous n'en voyons plus trace aujourd'hui. Je n'en ai pas entendu parler une seule fois dans ma province, pendant la dernière campagne électorale. Peu de temps après l'élection de 1904 une commission fut nommée pour étudier la question de nos relations commerciales avec les autres pays, et l'occasion était belle pour tous ceux qui avaient des opinions à exprimer, de les faire connaître. Mais qu'est-il arrivé? Une enquête eut lieu sur tous les points du pays et quand le tarif de 1907 fut soumis à la Chambre, l'opposition ne fit rien. Si elle était sincère en prêchant la protection à outrance. c'était le temps de proposer une résolution dans ce sens, quand le tarif de 1907 fut déposé.

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

Reprise de la séance.

ADOPTION DU BILL CONCERNANT UN BREVET DE F. M. GRAY.

La Chambre se forme en comité pour étudier le bill (n° 132), déposé par M. Rankin, concernant certains brevets d'invention accordés à Franklin Montgomery Gray.

Sur l'article 1er.

M. D. D. McKENZIE.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : C'est ce bill qu'on a demandé de réserver hier soir, vu certains mots qui se trouve à la fin de l'article 2. J'ai pris des renseignements et j'ai constaté que ce bill est semblable à beaucoup d'autres que la Chambre a adoptés. Ces mots auxquels on s'est opposé hier, se trouvent dans trois autres bills qui ont été adoptés à cette session. L'intervalle entre l'expiration du brevet et la demande de renouvellement n'a été que de quelques semaines et a été due à l'absence du pays du détenteur du brevet.

M. MACDONELL: J'approuve entièrement les remarques de l'honorable ministre. Si la Chambre entreprend de rétablir dans leurs privilèges les porteurs de brevets, qui ont négligé d'acquitter les droits dans les délais requis, il y a certainement lieu d'adopter ce bill.

L'hon. M. FISHER: Si nous le faisons pour d'autres, nous devons le faire pour le présent cas.

M. MACDONELL: Rien ne s'oppose à ce que le comité use de discrétion et adopte le bill.

M. LENNOX: Les renseignements que l'honorable ministre vient de nous fournir sont ceux que nous devrions avoir chaque fois qu'un bill de cette nature est déposé. Je sais que le ministre est très occupé, mais d'un autre côté, il doit être en état de fournir des explications complètes chaque fois que la Chambre est appelée à voter sur un bill de cette nature.

L'hon. M. FISHER: Les mots auxquels on s'opposait hier me paraissent absolument inutiles; mais ils y sont et ne peuvent nuire à personne.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

REPRISE DE LA DISCUSSION GENERALE DU BUDGET.

M. McKENZIE: Au moment où la séance a été suspendue, je faisais la revue des articles du programme conservateur de 1904 auxquels ce parti a renoncé. J'ai dit quels étaient ces articles et j'ai admis qu'ils étaient dignes d'être soumis au peuple par un grand parti politique. Les trois principaux articles sur lesquels les électeurs ont été appelés à se prononcer en 1904, étaient: la nationalisation des services publics, surtout les chemins de fer; deuxièmement, une déclaration déclarant le tarif du Gouvernement insuffisant et un appel au parti conservateur pour le relèvement des droits; troisièmement, l'opposition à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Je répète que ces trois articles étaient dignes d'être soumis à l'examen des électeurs de ce pays.

Il fut un temps où le grand parti conservateur prétendait monopoliser la science du gouvernement; il croyait avoir reçu la mission divine de gouverner ce pays, et se disait être seul en état d'administrer nos affaires convenablement. Mais après ce qui est arrivé à ces trois principaux articles de son programme, quand ce qui reste du grand parti conservateur d'autrefois réfléchit sur les conditions actuelles et sur les malheurs qui ont fondu sur ce parti depuis douze ou quatorze ans, je crains que nos amis ne soient obligés d'admettre que la gloire a déserté Israël, et qu'ils ne sont plus la race prédestinée à régner sur co pays. Ils doivent surtout reconnaître qu'ils n'étaient pas inspirés d'en haut , quand ils décidèrent de combattre la construction du Grand-Tronc-Pacifique, car je ne crois pas qu'il y ait dans cette Chambre un seul député qui oserait se lever et déclarer qu'il est opposé à la construction de cette grande voie ferrée.

Naturellement, l'opposition veut quand même critiquer et elle cherche à trouver le Gouvernement en faute au sujet de cette grande entreprise, mais elle le fait sur des questions incidentes, car personne ne veut prendre la responsabilité de combattre le projet même.

L'autre jour, j'écoutais parler l'honorable député de Souris (M. Schaffner). Personne n'osera prétendre de mon honorable ami est préjugé en faveur du Gouvernement actuel; je crois plutôt qu'il en est l'adversaire décidé.

Occupant un siège voisin du sien, il m'arrive parfois de pénétrer le fond de ses pensées, et de tous les oppositionnistes de la gauche, je considère qu'il n'en est pas de plus convaincu que lui. Mais il s'est vu obligé, l'autre soir, de déclarer qu'il ne saurait appuyer assez fermement la proposition tendant à la construction de ce chemin de fer à brève échéance, que la population de l'Ouest désire ardemment la réalisation de cette entreprise et que, selon lui, tout le monde voit le projet d'un bon œil. Il lui répugne de penser qu'il puisse se trouver des gens influents pour ne pas vouloir que ce chemin de fer soit construit le plus tôt possible. Je considère que sur cette question de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, l'honorable député de Souris traduit fidèlement le sentiment de ses concitoyens de l'Ouest. Mais il me reste encore d'autres preuves à apporter à l'appui de ce que j'avance.

L'autre soir, l'honorable représentant de Regina (M. Martin) posait carrément la question à ses collègues conservateurs de l'Ouest et les défiait de s'opposer ici à la construction de ce chemin de fer et au prêt que l'on projette de consentir à la compagnie. Cela étant, il me paraît impossible que le chef de l'opposition puise compter sur l'appui de se collègues de l'Ouest, à moins de renoncer à cet article de son programme et de cesser toute opposition à la construction du Grand-Tronc-Pacifique.

Force nous est d'en venir à la conclusion qu'il n'a pas été heureusement inspiré en faisant de l'opposition à l'établissement de cette voie ferrée un des articles de son programme politique et l'une des grandes questions sur lesquelles il crut devoir inviter le peuple à se prononcer en 1904. Comme les représentants de l'Ouest, nous devons penser que nos adversaires se sont trompés sur cette question et qu'au lieu d'agir comme ils ont fait, ils auraient dû sentir que la population était favorable à l'établissement du nouveau chemin de fer.

La nationalisation des chemins de fer constitue un autre article du programme de l'honorable député. Eu égard à l'accueil que le pays avait déjà fait à cette proposition, je ne conçois pas que l'honorable chef de l'opposition l'ait inscrite à son programme de 1904. Il ne dirigeait pas les forces conservatrices depuis assez longtemps pour pouvoir compter que ses partisans lui accorderaient plus de confiance qu'ils n'en avaient témoigné à sir John Macdonald, à sir Charles Tupper et à tous les autres chefs de ce qui fut autrefois le grand parti conservateur, qui s'étaient tous prononcés sans réserve contre la nationalisation des services publics tels que les chemins de fer, les canaux et les télégraphes—mais plus particulièrement les chemins de fer. Sur ce point, le peuple approuva l'attitude de sir John Macdonald et de sir Charles Tupper.

Je considère que le chef de l'opposition fut bien mal avisé d'inscrire la nationalisation à son programme politique. S'étant rendu compte de son erreur, j'imagine qu'il a jugé sage de changer d'attitude le plus tôt possible, et c'est pour cela qu'on l'a vu biffer le deuxième article de son programme comme il avait déjà fait des autres. La nationalisation implique une autre question à laquelle on ne s'est peut-être pas suffisamment arrêté dans le temps.

Puisque nos honorables collègues de la gauche veulent pratiquer l'économie, puisque, selon eux, le pays dépense trop et emprunte trop, j'inviterai la Chambre à songer un instant à ce que serait notre situation financière si le Gouvernement s'était rallié à la proposition faite par l'opposition en 1904. Il nous aurait fallu acheter la propriété du Pacifique-Canadien. Je le demande, quelle somme faudrait-il pour pourvoir à l'achat de ce réseau? La compagnie ne consentirait à se dessaisir de ses voies ferrées qu'à condition de vendre en même temps tout ce qui s'y rattache. Il faut être plus habile financier que moi pour déterminer le chiffre de l'emprunt qu'il faudrait contracter pour faire face à une obligation pareille. Et cela ne représenterait

cependant qu'une faible partie de ce qu'il faudrait emprunter pour acquérir tous les chemins de fer.

L'expérience que nous avons acquise en matière d'exploitation des chemins de fer par les soins de l'Etat n'est pas de nature à porter un chef avisé à conseiller à la nation d'acquérir, de posséder et d'exploiter les voies ferrées. Je considère donc que le chef de l'opposition fut bien malavisé en faisant de la nationalisation de ce service un des articles de son programme et que ses amis politiques ont bien fait de l'en biffer le plus tôt qu'ils ont pu.

Mais, disent les membres de la gauche, il importe de faire montre de bonne foi, de franchise et de droiture. Belles paroles, en vérité, comportant un avis que nous nous plaisons à suivre. En 1904, nos adversaires déclaraient partout qu'ils n'attendaient que l'occasion de proposer le relèvement du tarif; que n'ont-ils mis en pratique ce qu'ils prêchaient alors? Voilà le point que j'allais aborder au moment de la suspension de la séance.

Puisque c'est dans le relèvement des droits de douane que réside le remède à tous les maux qui nous affligent, nos honorables amis de la gauche devraient exiger l'application de ce remède. Ils nous reprochent de n'être pas tous d'accord sur la question du tarif. Je ne crois pas que le grand nombre des partisans du Gouvernement puissent tous envisager au même point de vue une question quelconque. Que cent, cent cinquante ou cent soixante-dix personnes ne puissent s'entendre parfaitement sur un point donné, c'est ce que je considère comme une marque d'intelligence; le contraire me porterait à les croire incapables de penser par eux-mêmes, à les considérer comme de simples marionnettes que l'on fait mouvoir à son gré—et on le dit parfois de nous—car il est impossible que des hommes éclairés soient parfaitement d'accord sur tous les points d'un régime politique quelconque. Tout en accordant à notre chef notre appui le plus ferme et le plus loyal, nous ne considérons pas comme un signe de faiblesse que l'on place le droit de chacun au-dessus de l'intérêt du parti. C'est un exemple salutaire que nous donnons en montrant que nous sommes capables de professer des opinions diverses et, à l'occasion, de les maintenir.

Que nos adversaires me permettent de leur faire observer à ce propos qu'une excellente occasion s'est offerte à eux de mettre la question sur le tapis quand le ministre des Finances proposa l'adoption de son tarif de 1907. C'était le moment par excellence de proposer un amendement tendant au relèvement des droits si on les jugeait insuffisants, et à leur abaissement si on les jugeait excessifs. A ce moment-là je n'étais pas membre de la Chambre, mais je sais que cette occasion a été fournie aux membres de la gauche, et on me dit qu'au moment psychologique ils n'ont pas même demandé la mise aux voix de la proposition du ministre des Finances.

Que conclure de tout ceci? De deux choses l'une: ou le tarif est irréprochable ou l'opposition se trompe. Si le tarif était défectueux, il fallait proposer de le corriger quand on demandait à le faire rectifier par la seule institution ayant le pouvoir de lui donner force de loi. C'est à ce moment-là que la population du Canada aurait aimé que l'opposition se prononçât en faveur du régime douanier qui, selon elle, convient le mieux à notre pays. Je ne veux pas dire par là que l'opposition soit sans utilité. Elle compte dans ses rangs des hommes brillants capables de découvrir les points baibles du tarif, s'il s'en fût trouvé, et d'en proposer la rectification. Comme ils ne l'ont pas fait, il ne reste qu'une conclusion à tirer, celle que le peuple a tirée lui-même, savoir: que le tarif déposé par le ministre des Finances était, eu égard à sa portée, la multitude des objets qu'il embrasse, aussi parfait qu'une œuvre humaine est susceptible de l'être, et que l'opposition a sagement fait de n'y toucher en aucune façon.

Autre preuve de l'excellence de notre régime douanier, c'est qu'il n'en a pas été question lors de la dernière élection générale et que les électeurs ont manifesté leur contentement en réalisant le premier ministre, son collègue des Finances et les autres membres du cabinet. Les membres de la gauche ont donc bien mauvaise grâce à soulever aujourd'hui la question devant la Chambre, quand ils n'ont pas osé en souffler mot au cours de la campagne électorale. Comme autrefois, ils persistent encore à dire que c'est leur tarif que nous nous sommes approprié sans même nous donner la peine de le modifier, que nous avons adopté l'ancien tarif protectionniste. S'il me fallait établir la distinction entre ce qui appartient à la politique nationale et ce qui ne s'y rattache point, c'est par le père que je ferais reconnaître l'enfant: or, si je puis prouver, en invoquant le témoignage de sir Charles Tupper, que le régime fiscal établi par le Gouvernement libéral n'est pas du tout l'ancienne politique nationale, il me semble que même nos collègues conservateurs devraient trouver cela suffisant.

Sir Charles Tupper se donne comme le principal auteur du régime que l'on désigne sous le nom de "politique nationale". Aujourd'hui que plusieurs de ceux qui ont contribué avec lui à l'établissement de ce régime sont descendus dans la tombe, le témoignage de sir Charles Tupper devrait être convaincant. On sait qu'il se donne pour l'inspirateur, pour l'auteur même du projet du Grand-Tronc-Pacifique;

quelque doute que l'on puisse avoir à cet égard, il est certain qu'il fut un des principaux auteurs de la politique nationale. En 1897, sir Charles Tupper était chef de l'opposition, et je ne conçois pas que le ministre des Finances (l'hon. M. Fielding), malgré la finesse et l'habileté qui le caractérisent, ait pu faire adopter par la Chambre, sans que le vieux chef conservateur s'en aperçût, un tarif qui ne réflétait autre chose que la politique nationale. Quoi qu'il en soit, quand le ministre des Finances eut déposé son tarif, en 1897, sir Charles eut l'ocasion de l'analyser, et voici en quels termes il s'exprima alors:

Eh bien, qu'en résulte-t-il? Que la mise en vigueur du tarif paralyse déjà, il le sait, les industries nationales. Pendant que ces messieurs entrevoyaient d'un oeil vengeur la destruction des industeries canadiennes, je lisais la plainte douloureuse de ces industries dans la " Gazette " de Montréal, ou l'un après l'autre les manufacturiers déclaraient que leurs industries étaient ruinées, qu'ils devaient fermer leur établissements, et qu'ils voyaient apparaître le retour du déplorable état de choses existant alors que l'honorable préopinant était chargé d'orienter la politique fiscale du Canada. Jamais plus grande injustice ne fut infligée à ce pays.

Loin de me sentir disposé à me réjouir de cette constatation, en me plaçant au point de vue des intérêts de mon parti, je déplore du fond du cœur la ruine qui en résultera pour les meilleurs intérêts du Canada et pour ses grandes industries. Toutefois, je n'ai pas d'hésitation à dire que, au point de vue des intérêts de mon parti, l'œuvre de ces messieurs nous favorise. Car elle prouve au peuple qu'on ne peut reposer aucune foi dans les déclarations les plus solennelles, faites soit en cette enceinte soit ailleurs, et qu'après avoir obtenu le pouvoir, objet de tous leurs vœux, ils sont prêts maintenant à en abuser au point de sacrifier les industries canadiennes.

Malgré tout le respect que peuvent m'inspirer des hommes de la trempe de ceux qui composent la gauche, je ne crois pas qu'il y en ait un seul parmi eux qui soit aussi capable que sir Charles Tupper l'était de dire en quoi consiste la protection; or, il a lui-même déclaré que ce n'est pas le programme protectionniste qui est en vigueur au Canada depuis l'établissement du tarif Fielding en 1897. Par conséquent, les succès de la politique ministérielle ne doivent pas être attribués à la protection; ils sont le résultat de l'application du tarif Fielding.

Je laisse au représentant de Cap-Breton-sud (M. Maddin) et à ses alliés le soin de concilier leurs déclarations à cet égard avec les énergiques assertions de sir Charles Tupper que je viens de rapporter. Nos adversaires ont renoncé à cette politique de tarif élevé, parce qu'ils ne pouvaient pas tomber d'accord sur cette question. Il importe beaucoup à l'opposition de rallier à sa cause des représentants d'une province aussi prospère que le Manitoba ou de l'immense pays de l'Ouest. Elle comprend qu'elle ne pourrait pas obtenir leur appui en faveur d'une politique de tarif élevé; aussi, son chef, à la vue de cet article de son programme, a réuni ses partisans pour leur dire: Il faut mettre fin à notre association et laisser chacun s'occuper de son propre sort.

Telle était la situation du parti conservateur lorsqu'il s'est présenté devant les électeurs à la dernière élection générale. Est-il besoin de rappeler les questions qu'il a soumises au peuple dans cette circonstance-là. Quant à moi, je n'en ferai rien. Je demanderai seulement à nos adversaires de réfléchir à ce que disait, vers la fin d'octobre dernier, un journal aussi conservateur que le "Star", de Montréal. . .

M. WORTHINGTON: Ce n'est pas un organe conservateur.

M. McKENZIE: Je parle du "Montreal Herald and Weekly Star", qui est certainement un vieux journal conservateur dont l'appui a été sous plus d'un rapport d'un grand secours pour l'opposition. Le nombre de ses abonnés est considérable et les théories du parti conservateur se sont glissées dans plusieurs foyers grâce à cette feuille. Celle-ci et ses propriétaires ont prêté une aide appréciable au parti conservateur par le don de sommes d'argent. On a eu recours à un autre expédient, bien connu du public, pour répandre l'influence morale de ce journal. Je parle de la distribution dans tout le pays, dans l'intérêt du parti conservateur, de l'argent loyalement gagné par ce journal, car il n'en accepterait pas d'autres. Malgré son grand amour pour les conservateurs, il déclarait, le 28 ou le 29 d'octobre dernier, qu'aucune question importante n'était soumise au public, que la calomnie était la seule arme de nos adversaires. Je n'entreprendrai pas d'énumérer toutes les accusations scandaleuses qui ont été lancées. Je me bornerai à dire que le parti conservateur a renoncé à faire usage de tous les arguments légitimes qu'il avait invoqués en 1904, qu'il a entrepris cette campagne de calomnies et qu'il a été battu à plates coutures.

Je désire savoir sur quel terrain il se place aujourd'hui. Il a fait table rase de son ancien programme; sa campagne de calomnies n'a pas réussi et il doit avoir inventé quelque chose de nouveau pour faire un nouvel appel au public. Je crois entendre le représentant de Toronto-nord répéter ce qu'il disait de la loi réparatrice. Il avait constaté que cette loi était un pauvre appât électoral et je me souviens que, parlant dans cette enceinte, il tenait ce langage: "Je l'ai mise à l'essai, mais tant que l'eau coulera et que l'herbe croîtra, je ne m'en rapporterai jamais à personne, ainsi que je l'ai fait dans cette circonstance." Je conçois qu'après le rigoureux

châtiment que le peuple leur a infligé parce qu'ils s'étaient livrés à ces médisances, nos adversaires se disent: "Tant que l'eau coulera et que l'herbe croîtra, nous ne couvrirons plus d'opprobe en nous présentant devant le public revêtus de ces haillons sordides." J'espère que, lorsqu'ils se présenteront de nouveau devant les électeurs, ils auront des propositions légitimes et pratique à leur faire.

Lorsque nos adversaires nous reprochent de manquer de programme, nous leur répondons que nous adhérons à la politique logique que nous avons soumise à la population de ce pays lorsqu'elle nous a confié l'administration des affaires publiques, il y a treize ans. Lorsqu'ils nous accusent d'être désunis et de n'avoir pas de principes, je leur demande de s'examiner eux-mêmes et de nous dire où ils en sont rendus. Sont-ils revenus au programme de 1904 ou persistent-ils dans la campagne de calomnies qu'ils ont entreprise lors de la dernière élection? Je crois qu'il est toujours préférable de soumettre aux intelligents habitants de ce pays d'excellents projets qui leur permettent de juger la conduite des deux partis.

La gauche déclare que nous soutirons trop d'argent au peuple, que nous l'accablons d'impôts trop lourds. Si cela est vrai, la faute est grave. Pendant la dernière lutte, nous avons soutenu, sans qu'on nous ait contredits que la moyenne des droits du tarif que les conservateurs avaient établis lorsqu'ils étaient au pouvoir était de 18 p. 100, tandis que la moyenne des droits du tarif actuel est de 15 p. 100. Or, si un tarif de 15 p. 100 fait tomber plus d'argent dans le coffre public qu'il n'en tombait sous l'empire du tarif de 18 p. 100, établi par le gouvernement conservateur, je ne conçois pas qu'on puisse affirmer à bon droit que nous prélevons plus d'impôts que nos prédécesseurs. L'importateur de $100 de marchandises aurait payé $18 sous le tarif conservateur tandis qu'il paie $15, sous le tarif libéral. Ainsi qu'on l'a expliqué maintes fois, la différence provient de ce qu'on a importé plus de $100 de marchandises sous le tarif libéral, de ce que le commerce a augmenté et de ce que, grâce à cet accroissement, nous avons retiré plus d'argent qu'eux. Mais le peuple était absolument libre. S'il ne voulait pas importer ces marchandises, rien ne l'y obligeait. Par conséquent, l'assertion que nous taxons injustement la population est dénuée de fondement.

Si les députés de la gauche comprennent difficilement les ravages du tarif, qu'ils étudient l'administration du département des Postes. Nous avons abaissé de trois à deux cents le port d'une catégorie de lettres, et de cinq à deux cents celui d'une autre catégorie; et, malgré ces diminutions, les recettes postales ont presque doublé depuis que nous avons remplacé nos adversaires et abaissé le port des lettres. Comment expliquent-ils ce résultat? Peuvent-ils prétendre que nous prélevons plus d'impôts qu'auparavant parce que nous avons diminué le tarif postal de 75 p. 100 dans certains cas et encaissé plus de recettes? Je ne parlerai pas davantage de cette question de l'augmentation des impôts, parce que le public a eu l'occasion de se prononcer, qu'il a décidé que les reproches de l'opposition n'étaient pas légitimes et qu'il a renouvelé le mandat du gouvernement actuel.

Avant de terminer, je désire traiter certains sujets que le représentant de Cap-Breton-sud a mis sur le tapis hier soir. Il a tenté de prouver que le parti conservateur était le défenseur de la classe ouvrière surtout dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Je lui demandai ce que ce parti a fait pour la classe ouvrière pendant les dix-huit années de son règne. Quelle loi a-t-il adoptée, quelle tentative a-t-il faite pour améliorer, par des prescriptions législatives ou autrement, le sort des ouvriers, pendant ces dix-huit années-là? On lui a demandé de prendre des mesures favorables à la classe ouvrière, et il a refusé péremptoirement.

L'honorable député a aussi voulu faire un titre de gloire à son parti de ce qu'il a accompli dans la province. Eh bien, je me demande comment son parti aurait pu faire moins. Quels que soient les avantages dont les mineurs de la Nouvelle-Ecosse jouissent aujourd'hui, ils leur ont été conférés par les lois que le ministre des Finances, alors leader de la Chambre d'assemblée provinciale a fait adopter et qui ont été maintenues par son successeur, l'honorable G. H. Murray.

Il y a quelques jours, le représentant de Cap-Breton (M. Maddin) s'est permis de prédire qu'un chemin de fer qui doit être construit dans la Nouvelle-Ecosse ne sera pas commencé avant qu'une élection ait lieu. Je voudrais n'avoir jamais de tâche plus difficile à remplir que celle de défendre dans ma province la réputation du ministre de Finances (l'hon. M. Fielding) et de son successeur, l'hon. G. H. Murray. Depuis douze ans, M. Murray dirige le parti libéral dans la Nouvelle-Ecosse. Avant la dernière élection, il n'avait que quatre adversaires dans la Chambre; aujourd'hui, il n'en a que cinq. Le chef de l'opposition provinciale s'est cru de force à croiser le fer avec le représentant de Pictou (M. Macdonald), mais les électeurs de cette circonscription l'ont repoussé. Il dut reprendre la direction de son parti dans la Chambre provinciale. Mais, lorsqu'il eut repris son poste, la population de Pictou le repoussa de nouveau à une forte majorité,—et choisit

comme représentant à la législature provinciale un jeune homme encore novice.

Le représentant de Cap-Breton-sud (M. Maddin) prétend que M. Murray a peur des électeurs et qu'il attend la prochaine lutte électorale pour construire un certain chemin de fer, afin de s'en servir pour se maintenir au pouvoir. Cette idée est ridicule. Pourquoi l'intelligente population de la Nouvelle-Ecosse chasserait-elle M. Murray du pouvoir. Tous les avantages politiques dont elle jouit, elle les doit au parti libéral qui a toujours commandé dans la chambre provinciale depuis la confédération, sauf pendant une courte période—de 1878 à 1882—dont le souvenir est effacé. Aujourd'hui, il n'y a que quatre oppositionnistes à la législature provinciale. Cela étant, le député de Cap-Breton-sud était à bout de ressources lorsqu'il a entrepris des attaques à l'administration du premier ministre, M. Murray, en matière d'industrie houillère. Les progrès accomplis par les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse doivent être entièrement attribués aux lois établies par M. Fielding et maintenues par son successeur, M. Murray.

Durant les dix-huit années du régime conservateur à Ottawa, le rendement de nos charbonnages n'a guère augmenté, de 600,000 à 800,000 environ. Mais, lorsque MM. Fielding et Murray mirent l'épaule à la roue et proposèrent ce qu'on appelle les lois Fielding, lorsque nous reçumes des capitaux pour mettre cette industrie sur le pied où elle se trouve aujourd'hui, des aciéries furent établies.

Il n'y a pas de doute que les aciéries du Cap-Breton doivent leur origine au développement de l'industrie houillère, développement qu'il faut attibuer en grande partie à la loi Fielding. Cette loi, quand elle était à l'état de projet, fut chaudement combattue par le député de Cap-Breton-sud et par ses amis. L'histoire qui se rattache à cette législation n'est rien dont ces messieurs puissent être fiers. Ils l'ont combattue à la législature de la Nouvelle-Ecosse et allèrent jusqu'à perdre le sentiment de leur responsabilités comme membres de cette Chambre et violèrent toutes les règles établies, en s'adressant au Gouverneur général sans tenir compte du gouvernement conservateur de ce temps-là, et en cherchant à empêcher ce projet de devenir loi. Pour quelle raison? Je l'ignore. Mais Son Excellence ne crut pas devoir les écouter. Le projet devint loi et nous lui devons le grand développement des industries du charbon et de l'acier, et de plusieurs autres qui ont surgi dans la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable député de Cap-Breton-sud a jugé à propos de blâmer la politique du Gouvernement au sujet des chemins de fer et de citer maints passages d'un discours que je prononçais dans la Chambre, il y a huit ans. Je suis heureux de pouvoir me dire que ce discours ne contient rien qui puisse faire l'affaire de mes adversaires d'aujourd'hui. J'étais alors en faveur d'une politique quelconque qui pourrait améliorer la situation de la classe ouvrière du comté de Cap-Breton et je me prononçais dans ce sens. Depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre, j'ai suivi la même politique et exprimé la même opinion. Mes déclarations de ce temps-là furent lues par l'honorable député, hier soir. Je n'ai aucune raison d'en avoir honte et je ne vois pas que j'aie renoncé, dans la moindre mesure, aux principes que j'exprimais alors. Qu'il me soit permis de citer ce que j'ai dit à cette époque, pour définir l'attitude que j'avais prise sur la question des chemins de fer au Cap-Breton. Je vais être obligé, bien à regret, de vous lire les opinions que j'exprimais dans la chambre d'assemblée le 22 février 1904, sur la politique du parti conservateur au sujet des chemins de fer:

Considérant les déclarations du chef de ce parti. . .

Déclarations faites par le chef de l'opposition dans l'assemblée législative.

. . .il était amusant d'entendre son ami, M. Tanner, demander sur un ton solennel et avec une honnêteté feinte, à la population de North-Sydney et de Sydney-Mines, de chasser immédiatement du pouvoir les deux gouvernements, sous prétexte qu'ils ne procédaient pas assez vite àla construction des chemins de fer. Avant que son honorable ami qui dirigeait l'opposition dans la Chambre eût entrepris de blâmer la conduite du parti libéral par rapport à la question des chemins de fer à procurer à la population de Sydney-Mines et de North-Sydney, il aurait dû se demander si, au cours des dix-huit années qu'il fut au pouvoir à Ottawa, son parti avait travaillé à prolonger la construction de chemins de fer jusqu'à Sydney-Mines. C'est à l'époque où l'on établissait le tracé du chemin de fer du Cap-Breton et où l'on construisait ce chemin, qu'il aurait fallu s'occuper de doter North-Sydney et Sydney-Mines de l'avantage d'un chemin de fer, mais le gouvernement conservateur de ce temps-là, et les députés conservateurs, négligèrent entièrement les intérêts de ces deux villes et créèrent un état de choses auquel il n'était pas facile de remédier. Il était parfaitement clair que la section de l'Intercolonial en aval de la rivière George, que l'on appelle la section du Cap-Breton, aurait dû être construite sur le bord de cette rivière, aurait dû traverser le district du Petit Bras d'Or, passer par les villes de Sydney-Mines et de North-Sydney et leur fournir ainsi l'avantage d'être situées sur la ligne principale, ce qui aurait réglé la question de chemins de fer par rapport à ces villes et aux vastes et populeux districts de Bras d'Or et de Boulardaries. Mais la négligence, l'ineptie et l'indifférence des conservateurs nous fit manquer cette superbe occasion. Cependant, les chefs et les candidats

de ce parti ont aujourd'hui l'effronterie de tenir les gouvernements et les députés libéraux responsables de leur criminelle incapacité politique. Il était de toute évidence que Sydney-Mines aurait dû être reliée le plus tôt possible à l'Intercolonial. Il était ridicule et absurde qu'une ville de cette étendue et de cette importance, située à moins de deux milles de l'Intercolonial, ne fût pas reliée à ce chemin de fer. Aussi, un des premiers actes du populaire et dévoué ministre des Chemins de fer actuel serait sans doute de réparer cette faute commise par les conservateurs et d'accorder à l'importante et si prospère ville de Sydney-Mines les privilèges auxquels elle avait droit d'aspirer.

J'ai cru devoir faire consigner dane le compte rendu des débats les opinons que j'exprimais il y a plus de quatre ans, afin que si l'honorable député de Cap-Breton-sud désire tirer avantage de l'attitude que j'ai prise dans ce temps-là, il puisse lire mes paroles et les faire lire par ses amis et par la députation. Je n'insisterai pas davantage sur ce point. L'honorable député de Pictou a si bien réfuté les arguments de l'honorable député de Cap-Breton-sud qu'il m'est parfaitement inutile de m'y arrêter plus longtemps. Mais avant de reprendre mon siège, j'aborderai une couple de sujets dont je préférerais, cependant, ne pas être obligé de parler. Il y a quelques jours, l'honorable député de Dauphin, je ne sais dans quel but, a dit, dans cette Chambre, que le très honorable premier ministre avait fait certaines déclarations injurieuses pour le parti conservateur en ce qu'elles tendaient à attaquer sa dignité et sa crédibilité. Bien qu'il me répugne de faire des interruptions, je répondis que le très honorable premier ministre ne s'était pas servi du langage qu'on lui attribuait. Sans imputer de motifs au député de Dauphin, je ne vois pas pourquoi li aurait calomnié le premier ministre, à moins que ce ne soit dans un but politique.

Il a insinué que le premier ministre avait fait une allusion quelque peu défavorable grand parti conservateur et à ceux qui le composent. L'honorable député a prétendu que le premier ministre avait dit:

> Voici, je regrette de le dire une autre preuve que nous ne devons pas croire aux conservateurs quand ils nous donnent leur parole comme membre de cette Chambre ou d'une délégation.

Ainsi, on a affirmé comme étant la pure vérité, que le premier ministre de ce pays avait fait cette déclaration au sujet des conservateurs du Canada. C'eût été une déclaration extraordinaire de sa part. Les paroles qu'il a maintenant prononcées se trouvent à la page 3393 (v.f.) des "Débats." Je ne rendrais pas justice au premier ministre si je négligeais d'appeler sur ce point l'attention de la Chambre et du pays, et si je ne confrontais les paroles du député de Dauphin avec celles du premier ministre, afin de mieux faire voir au public ce qui en est. Voici coment le premier ministre s'est exprimé:

Eh bien, s'il y a gaspillage dans le cas qui nous occupe, la faute en est aux contribuables. Il nous est venu une députation composée d'électeurs honnêtes et d'hommes éclairés de la circonscription de York-nord; au nombre des délégués se trouvait le maire de Newmarket ainsi que les notables de cette ville et des environs. Ce n'étaient ni des partisans ni des amis politiques de sir William Mulock venus à Ottawa dans le but de favoriser l'élection de mon ex-collègue, mais des hommes qui, usant de leurs droits de citoyens et mettant de côté tout esprit de parti, venaient nous prier, tant dans l'intérêt de Newmarket que dans celui de la circonscription entière de York-nord, de vouloir bien faire exécuter des travaux.

Je me rappelle fort bien cette députation: elle comptait près d'une centaine de délégués, plus de cinquante assurément. En tout cas, elle était tellement nombreuse que, ne pouvant la recevoir dans le cabinet d'aucun ministre, nous dûmes nous servir de la salle des séances du comité des chemins de fer, et là les délégués affirmèrent à tour de rôle qu'il ne s'agissait pas d'un question d'intérêt politique, mais qu'ils venaient nous prier, au nom de la ville de Newmarket et de la circonscription de York-nord, de les doter de cette amélioration.

Comment doit-on améliorer la rivière Holland? Pour se rendre du lac Simcoe à Newmarket, un navire ne peut prendre d'autre route que celle que l'on veut établir au moyen de ces travaux. Suivant l'honorable député, toutes les observations qui nous ont été faites par des personnes appartenant au même parti politique que lui étaient simplement ridicules, et si je devais en croire les conservateurs de la Chambre des communes, les conservateurs de Newmarket et de York-nord ne seraient pas dignes de foi, et leurs conseils ne mériteraient pas qu'on en fît le moindre cas. Car c'est cela, en somme que signifie l'attitude de la gauche.

Mon honorable ami prétend que nous n'avons pas pris le soin de nous assurer s'il passera quelque trafic par ce canal quand il sera construit. Il se trompe. Nous avons prêté l'oreille aux observations de ces délégués, tous citoyens honorables; nous n'avons pas traité leurs avis avec le mépris qu'affichent aujourd'hui à leur endroit les membres de la gauche. Ces avis, nous les avons reçus comme venant d'hommes d'honneur, mais mon honorable ami prétend au contraire que tout cela était simplement ridicule.

Tel est le discours que le premier ministre a prononcé. Il a dit tou simplement, et je l'ai lu, que si les conservateurs avaient traité avec mépris une déclaration faite par leurs propres amis, lui, il ne pouvait pas en faire en autant. Mais on a cherché à conclure de là que le premier ministre parlait des conservateurs de Newmarket et que ces messieurs, non plus que les conservateurs en général, ne devaient pas être traités avec respect. Mon estime pour le premier ministre et mon désir d'être juste envers tout le

monde me faisaient un devoir de ne pas laisser passer cette insinuation sans rétablir les faits devant la Chambre.

L'autre jour, l'honorable député de Toronto-nord nous a demandé si nous étions fiers de notre ministre des Finances. J'ai commencé mon discours en répondant que nous l'étions assurément, j'ai dit pourquoi nous l'étions, et je veux le répéter: Nous sommes fiers de lui, et encore plus fiers du grand capitaine sous les ordres de qui il sert et à la suite de qui nous aimons tous à marcher. Hier soir, l'honorable député de Cap-Breton-sud a beaucoup parlé de la direction des forces à la prochaine élection et il a laissé entendre que le premier ministre actuel ne serait plus chef du parti libéral dans ce temps-là. Nous ne saurions dire ce que la Providence nous réserve, ce qui peut arriver d'un jour à l'autre; mais nous, libéraux nous avons assez confiance en la vitalité de notre illustre chef pour croire qu'à la prochaine élection, il nous conduira encore à la victoire comme il l'a fait depuis douze ans. En entendant l'honorable député de Cap-Breton-sud, je n'ai pu m'empêcher de penser à ce qui est arrivé à son propre parti il y a quelques années; je me suis rappelé qu'on peut recourir à différents moyens pour se débarrasser d'un chef qui ne donne pas satisfaction; qu'il existe un moyen dont les conservateurs se sont servis pour se débarrasser d'un homme qu'il leur fallait; mais nous ne suivrons pas leur exemple; nous ne construirons pas de nid comme le leur et nous n'aurons pas d'animaux comme ils en avaient dans une certaine institution qu'ils appelaient un nid de traîtres. Nous n'agirons pas ainsi à l'égard de notre chef; nous marcherons avec lui, et tout libéral, depuis Scaterie jusqu'à Vancouver, sera fier de le suivre quand viendra le jour de la prochaine élection.

Nos honorables amis de la Colombie-Anglaise ont beaucoup parlé de la politique qui consisterait à interdire l'entrée du pays aux Asiatiques. Ils ont fait retentir de leurs déclarations les voûtes de cette Chambre, ils ont dit combien ils sont favorables à l'exclusion totale des Asiatiques. Ils veulent diriger absolument la politique d'immigration de ce pays.

C'est parfait. Mais, l'instant d'ensuite, ils affirment notre adhésion aux institutions anglaises, et proclament notre inséparabilité d'avec l'empire. Je le demande, comment peuvent-ils remplir leurs obligations envers l'Angleterre s'ils persistent à vouloir l'exclusion complète des Asiatiques? Il est connu que cette exclusion mettra fin à toute relation entre le Canada e le Japon. L'exclusion otale des Asiatiques est synonyme d'une rupture de tout commerce quel conque avec ce pays. Quelques-uns de mes amis de la Colombie-Anglaise rient de cette assertion. Je leur demande, eux qui sont versés dans la connaissance du droit constitutionnel et international, avons-nous le droit de faire des lois pour défendre aux sujets d'un pays étranger de mettre le pied au Canada? Nous n'avons pas ce pouvoir. Une colonie n'a pas ce pouvoir. L'adoption d'une loi de ce genre interdisant l'entrée du Canada soit au Japonnais, soit aux Chinois ou aux Américains équivaudrait à une déclaration de guerre contre ces pays. Avons-nous le pouvoir de déclarer la guerre, puisque c'est en définitive la logique d'une loi d'exclusion.

Je conseillerais aux honorables députés qui parlent de la sorte de consulter leur chef afin d'avoir son opinion. C'est un juriste éclairé en droit constitutionnel; qu'ils lui demandent si le Parlement a le droit d'adopter une loi interdisant l'entrée du Canada à un citoyen des Etats-Unis. J'ai la prétention de croire que leur chef leur répondra que le Parlement n'a pas ce pouvoir, et s'il n'a pas ce pouvoir en ce qui concerne les Etats-Unis, il ne l'a pas davantage pour ce qui concerne le Japon. N'ayant pas ce pouvoir, le meilleur parti à prendre est de respecter les institutions anglaises, de respecter les relations qui existent entre le Japon et la Colombie-Anglaise, et de nous contenter des restrictions que nous avons déjà imposées sur l'immigration. De cette façon nou pourrons jouir d'une paix honorable avec toutes les nations du monde. Continuons à suivre les sentiers paisibles de la diplomatie, et ne cherchons pas la guerre, qui serait le résultat inévitable de ce télégramme innommable, s'il était mis à exécution.

Au sujet du chef du Gouvernement, je tiens à consigner au hansard le témoignage d'une personne désintéressée qui n'est pas partisan du parti au pouvoir. Je veux faire voir ce que pense cette personne du chef vénéré que nous suivons. C'est l'opinion d'un homme qui tient un rang élevé dans le parti conservateur, un homme qui dirige un grand journal de Toronto, le " News ". Je crois que cette citation vient à point après les déclarations du député de Cap-Breton-sud au sujet de la déchéance présumée du chef de notre parti.

M. BLAIN: Quelle est la date de cet écrit?

M. McKENZIE: C'est une citation que je tire de la page 356 de la vie de sir Wilfrid Laurier, par M. Willison, rédacteur du " News ".

M. WALLACE: En quelle année?

M. McKENZIE : Bien, l'honorable député peut obtenir le volume à la bibliothèque. Je ne connais pas la date, mais

je suppose qu'elle figure dans le livre de M. Willison. Je ne doute pas que le volume est à la bibliothèque, et si l'honorable député sait où aller et s'il est capable de lire, je crois qu'il l'y trouvera. Les écoles publiques d'Ontario sont si supérieures, que je ne doute pas que mon honorable ami sache lire, et il verra lui-même cette citation qui, à mon avis, n'est pas une appréciation exagérée du parti libéral. Voici ces lignes:

La modération est la note dominante de toute sa vie et le secret de tous ses succes. Il a appris aux débuts de sa carrière politique que l'homme d'Etat doit savoir souvent résister à la clameur des masses et se montrer inébranlable sous la poussée momentanée des passions populaires, et que toutes les œuvres durables doivent être fondées sur la raison plutôt que sur les émotions du peuple . . .

Un DEPUTE: Plus fort.

M. McKENZIE: J'aurais cru qu'avec ses longues oreilles, l'honorable député pouvait entendre.

Le conservatisme est un élément essentiel de la politique de sir Wilfrid Laurier; ce doit être en effet le principe fondamental de tout bon gouvernement dans les pays libres. Ainsi, dans le domaine de la réforme constitutionnelle, il a insisté sur les modifications dans le sens de la constitution, et a sans cesse combattu avec autant de fermeté que de modération les agitations déréglées ayant pour objet de révolutionner l'état politique présent. C'est essentiellement un esprit intuitif et un tempérament calme. Il espère en l'avenir et vénère le passé. Il hésitera toujours longtemps avant d'attenter à l'intégrité des institutions établies, et il lui répugne de discréditer les coutumes établies. Son administration est éminemment pratique et progressive. Il travaille d'une main ferme et avec une foi inébranlable à l'unification des différents éléments qui composent la confédération, afin de promouvoir le développement matériel et amener le peuple à avoir confiance en soi.

Il met tout son cœur et toute sa croyance et tout son espoir dans son message persuasif aux Acadiens de la Nouvelle-Ecosse:

"Tant que je vivrai, tant que j'aurai la force de travailler au service de mon pays, je repousserai l'idée de vouloir changer la nature de ses divers éléments. Je veux avec tous ces éléments fonder une nation qui brillera au premier rang des grandes puissances de l'univers".

Telle est, monsieur l'Orateur, le portrait de notre grand chef peint par un homme qui ne saurait être taxé de partialité à son endroit, et qui n'a certainement pas surchargé son tableau. Nous ne sommes pas prêts à changer ce chef pour un autre de notre parti, et encore moins d'un parti qui n'a pas fait ses preuves, qui n'est pas au pouvoir et qui doit avoir oublié les leçons que l'expérience lui a enseignées dans le passé. J'ai tâché de réfuter les accusations portées contre l'administration, du moins dans cette partie restreinte du débat à laquelle mes observations se sont limitées. J'ai la conviction que le pays est dans une excellente situation tant au point de vue financier qu'autrement. J'ai la conviction que le Gouvernement possède l'estime et l'approbation du public autant que jamais auparavant, et j'ai la conviction que l'exposé du budget et des comptes publics par le ministre des Finances est honnête et vrai, et que cet honorable ministre n'aurait pas voulu agir autrement envers le public.

La critique que nous avons entendu au sujet de la comptabilité ne tient pas debout. C'est la même méthode qu'emploient les grandes institutions du pays. N'est-ce pas la même méthode qu'employent le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc? Le coût des grandes entreprises publiques n'est-il pas porté au compte du capital? C'est une critique dont on n'a jamais entendu parler pendant les 18 ans que les conservateurs sont restés au pouvoir. Nous n'en avons jamais entendu parler pendant les 12 ans d'administration du Gouvernement actuel. C'est une critique nouvelle. C'est une critique dont le public ne s'occupe guère et qui ne le surprendra pas. Pour ces raisons et bien d'autres que je pourrais mentionner, j'appuie le Gouvernement dans sa gestion des affaires publiques, et le ministre des Finances dans le budget qu'il a déposé à la Chambre et devant le corps électoral.

M. G. H. BRADBURY (Selkirk): Monsieur l'Orateur, ce n'était pas mon intention de prendre part au débat, mais je me suis laissé tenter par la grande latitude qui nous est permise, et l'infinité de questions nouvelles interjetées dans la discussion. Des déclarations ayant été faites qui méritent quelque réfutation de la part des représentants de ma province, je me crois pour cette raison justifiable de prendre part au débat. Hier soir, l'honorable député de Humbolt (M. Neely) a prononcé un discours plein d'une éloquence guerrière; il a failli pendant un instant se laisser emporter par la passion, et il a laissé échapper des paroles à l'endroit de certains des principaux hommes politiques du Manitoba qui n'étaient certainement pas méritées. Je sais qu'il ne les aurait pas prononcées s'il avait su se maîtriser. Il a dit en parlant du procureur général du Manitoba que cet homme avait prostitué la justice afin de favoriser l'élection des représentants conservateurs de cette province au Parlement. Jamais déclaration plus contraire à la vérité n'a été faite sur le parquet de cette Chambre. Nul doute que le procureur général du Manitoba connaissant le passé du parti libéral et les fraudes que ce parti avait commises dans le pays, a, sur les instances et à la demande des candidats, nommé des constables provinciaux pour garder les bureaux de scrutin, afin de donner la chance aux con-

servateurs d'enregistrer librement leur vote. Ces constables furent obligés d'opérer l'arrestation de quelques-uns des suppôts du parti libéral, qui furent pris en flagrant délit de fraude, en privant les électeurs de leur vote.

L'honorable député d'Humboldt s'est attaqué au procureur général du Manitoba, et sur sa propre parole, sans autre preuve, il a déclaré que le procureur général du Manitoba avait prostitué sa charge, donnant à l'appui de son dire le fait qu'un irresponsable, qui aurait dû prier d'être délivré de ses amis, l'avait assailli dans les rues de Winnipeg. Il est regrettable que l'honorable député (M. Neely) ait introduit le nom de cet homme dans le débat, car s'il est une personne dans tout le Manitoba qui devrait regretter sa conduite, c'est bien celle qui a frappé le procureur général du Manitoba en l'attaquant par en arrière. C'est un attentat aussi lâche et aussi injustifiable que l'on puisse imaginer, et la seule excuse est que le coupable n'était pas responsable de ce qu'il faisait. Il fut traîné devant le tribunal qui l'a condamné comme tout vulgaire criminel l'aurait été pour le même délit. Ce n'est certainement pas très enviable pour un avocat marquant de Winnipeg, et il aurait mieux valu pour l'honneur de son nom que l'honorable député d'Humboldt n'en dise rien.

L'honorable député (M. Neely) a déclaré aussi que les électeurs de la Saskatchewan avaient eu l'avantage de pouvoir exprimer leur opinion librement, et que les listes électorales n'avaient pas été falsifiées comme au Manitoba. Monsieur l'Orateur, je prends cette opportunité de déclarer que jamais dans l'histoire du Manitoba les listes électorales n'ont été faites plus honnêtement que les listes actuelles. L'accusation tendant à faire croire que les listes du Manitoba avaient été falsifiées a été portées par un personnage de l'importance du premier ministre lui-même, et cette accusation a été répétée à Winnipeg par l'honorable député de Brandon (M. Sifton).

La législature qui siégait à cette époque nomma un comité pour s'enquérir de la question, et bien que le député de Brandon fût assigné régulièrement il refusa de paraître devant le comité pour prouver l'accusation qu'il avait portée dans le "Free Press", de Winnipeg. Le comité fit cependant l'enquête à laquelle assistèrent sans aucun doute les députés libéraux de la province. Plusieurs juges furent examinés et chacun d'eux déclara qu'à leur connaissance les listes électorales du Manitoba étaient justes.

M. W. H. SHARPE: Qui était chargé des listes?

M. BRADBURY: Les juges.

M. W. H. SHARPE: Exclusivement?

M. BRADBURY: Oui, exclusivement, après que la liste était sortie des mains des greffiers d'enregistrement. Comparons l'état des choses au Manitoba avec ce qui s'est passé dans la Saskatchewan, ou deux ou trois personnes sont parties de Prince-Albert pour aller ouvrir des bureaux de vote dans trois endroits différents de la province, et après avoir parcouru quelques milles s'arrêtèrent dans un petit bocage où elles ouvrirent les boîtes à scrutin, firent les listes sur place, fabriquèrent 130 électeurs, et ne furent pas même assez généreux pour enregistrer un seul vote en faveur du candidat conservateur. Ces personnes sont revenues à Prince-Albert et leur candidat a été déclaré élu. Les juges de cette province, trois juges nouveaux, dont l'un le juge en chef Sifton, ont déclaré que la loi les empêchait de s'occuper de cette indignité commise par ces trois hommes, et ils maintinrent le candidat libéral dans son siège.

Mais les faits furent exposés devant la législature, et le premier ministre de la Saskatchewan et ses amis eurent honte; ils déclarèrent l'élection nulle et donnèrent le siège au candidat conservateur qui l'avait honnêtement gagné. J'ai eu l'honneur d'être candidat dans un comté au Manitoba et je n'ai jamais dans toute la campagne entendu mon adversaire se plaindre des listes électorales sur lesquelles se faisait l'élection. Dans une occasion il a dit que des électeurs avaient été omis des listes par les juges, mais que cette omission était due à une erreur d'écriture, et ce sont toutes les plaintes que l'on a entendues. Mon adversaire a été obligé d'admettre, et ses amis dans la campagne ont dû l'admettre aussi que les listes étaient absolument justes dans cette circonscription comme dans toute la province. Mon honorable ami de Humboldt (M. Neely) a déploré que l'on ait attaqué quelqu'un qui n'avait pas de siège dans cette Chambre, et se trouvait dans l'impossibilité de se défendre, mais du même coup il attaquait les membres du gouvernement du Manitoba, et il accusait l'honorable premier ministre de cette province d'avoir subventionné un chemin de fer de sable pour son propre avantage. Or, monsieur l'Orateur, je veux donner à cette affirmation le démenti le plus énergique que le règlement de la Chambre permet, et en justice pour l'honorable M. Roblin, un homme que nous admirons tous et considérons être le meilleur premier ministre que le Manitoba ait jamais eu, je veux insérer cette déclaration dans le hansaird; nous, dans le Manitoba, nous savons que le gouvernement que M. Roblin a donné à la province depuis qu'il est premier ministre est le meilleur gouvernement que le Manitoba ait jamais eu. Cette question est venue dans les derniers jours de la récente session de la législature du Manitoba

et M. Roblin a fait la déclaration suivante que nous trouvons dans le "Winnipeg Telegram" du 11 mars:

Le premier réfute les accusations de l'opposition.

L'honorable M. Roblin a hier, juste au moment où la séance de la législature allait se clore, donné une explication complète et convainquante en réponse aux attaques de l'opposition sur les relations qu'il a eues et les garanties qu'il a données à certaines lignes du Canadian Northern Railway. Voici la déclaration du premier ministre:

Déclaration du premier ministre.

Avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je demande le privilège de prendre quelques instants pour faire une déclaration concernant une question qui a été discutée dans cette Chambre hier sur une motion de l'honorable député de Landowne (M. Morris). Je veux faire cette déclaration afin que ceux qui peuvent avoir été assez intéressés dans l affaire pour lire ce que l'on en a publié connaissent les faits.

Lorsque la question a été posée devant la Chambre hier je me suis retiré afin d'observer la règle et la pratique qui veulent que lorsqu'un membre de la Chambre est directement censuré par une résolution pour un de ses actes, il doit se retirer tant que la question n'a pas été discutée et réglée. J'aurais préféré rester dans la Chambre et faire ma déclaration immédiatement si je l'avais pu sans violer l'article du règlement dont j'ai parlé.

Historique de la cause.

Afin de donner un aperçu détaillé de nos relations ou rapports avec ce que l'on a appelé la Eli Sand Company et la Gunn Sand Company, je serai obligé de me reporter à l'époque où la province a pris à sa charge le Northern-Pacific et l'a donné à bail au Canadian-Northern. Entre autres choses qui furent prises comme actif et propriétés en vertu du bail se trouvait un terrain de sable à Eli et un bout d'embranchement qui se rendait à cet endroit situé à un mille et demi au nord de la ligne principale ,environ 35 milles à l'ouest de Winnipeg. Aucunes obligations n'ont à cette époque ni depuis été garanties pour cet embranchement.

La compagnie du Canadian-Northern s'étant aperçue que la voie avait besoin d'être balastée pour mettre en bon état, elle se mit en frais de prendre à Eli le gravier nécessaire pour ce ballastage. En très peu de temps le champ de gravier d'Eli fut épuisé, et l'on ne trouva plus que du sable.

On dut l'abandonner et chercher ailleurs. On trouva enfin du gravier à Birds Hills que l'on acheta, et que l'on exploite présentement. La compagnie obtint de la législature une charte l'autorisant à construire un chemin de fer dans cette direction, jusqu'à plusieurs milles au delà de l'endroit où se trouve ce gravier. La compagnie bâtit sa ligne jusqu'au champ de gravier. Elle la construisit en partie, me dit-on, plusieurs milles au delà; cette ligne est connue sous le nom de Ligne Dundee.

Nécessité de construire la ligne.

Il était absolument nécessaire dans l'intérêt public et afin de pouvoir se procurer le ballast nécessaire pour mettre la voie en état de faire le transport des voyageurs et des marchandises d'avoir ce terrain. La compagnie s'adressa au gouvernement et exposa qu'à cause de l'hypothèque couvrant tous les biens de la compagnie, elle venait demander de garantir les obligations qu'elle serait obligée d'émettre pour obtenir l'argent nécessaire à la construction de cette ligne.

Des habitants de la région au delà du champ de gravier envoyèrent des délégués auprès du Gouvernement pour demander le prolongement de cette ligne. Sachant que la compagnie avait besoin de ce gravier et que la chose était dans l'intérêt public, le Gouvernement donna sa garantie pour $10,000 d'obligation par année. La compagnie a depuis exploité continuellement ce terrain comme champ de gravier dont elle a tiré des milliers et des milliers de charges de wagon pour ses cours à Winnipeg et pour ballaster sa ligne entre cette ville et Emmerson, entre Winnipeg et Portage-la-Pairie et entre Winnipeg et Carmen.

Proposition d'affaires.

Je vais me reporter maintenant à l'époque où le Canadien-Northern abandonna le champ de gravier d'Eli, afin d'expliquer la naissance de la Eli Sand Company. Lorsque l'on eut épuisé le gravier et que l'on ne trouva plus que du sable pur, ce fait fut porté à ma connaissance ainsi qu'à la connaissance d'autres personnes, et comme il y avait une bonne demande de sable à mortier dans la ville, nous avons cru qu'il y aurait une bonne affaire à conclure en achetant le terrain et en transportant le sable à Winnipeg pour le vendre.

Le terrain en question appartenait à un particulier. J'ai acheté moi-même le terrain en mon nom propre et au nom d'autres personnes, et j'en ai conservé la possession jusqu'à ce que le sable de ce terrain eut été épuisé, et alors l'emplacement lui-même fut vendu au bénéfice des premiers intéressés. Il n'y eut aucun marché conclu entre ces personnes et moi-même, mais une simple entente verbale.

Point de départ.

Cela nous donne les commencements de la Eli Sand Company. Pendant que nous exploitions le terrain Eli de toutes les parties de la province on vint demander au Gouvernemet de prolonger le Canadian-Northern, ainsi que nous en avions annoncé notre intention. La Chambre se rappellera que c'était en l'année 1903.

Parmi les nombreuses délégations qui vinrent demander la chose au Gouvernement, il y en avait plusieurs de Gimli, de la rivière Islande, de Stonewall et du pays à l'est et au nord du lac Shoal. Ces délégation à la tête desquelles étaient les députés de Gimli et Rockwood demandaient avec tant d'insistance le prolongement du chemin que la question fut soumise à la compagnie de chemin de fer. La compagnie répondit qu'elle consentirait à prolonger le chemin dans la direction de la Nouvelle-Ecosse à partir d'un pont sur l'ancien chemin de la baie d'Hudson, mais qu'elle ne construirait pas jusqu'à Stonewall, et elle demandait en outre au Gouvernement de lui donner l'assurance qu'aucune autre compagnie ne prolongerait des lignes de chemins de fer dans ce pays du nord, spécialement depuis Teulon-nord de même que de Winnipeg-Beach-nord.

Naturellement le Gouvernement ne pouvait pas faire cette promesse; mais nous donnâmes à la compagnie l'assurance que si elle construisait le chemin, nous garantirerions ses obligations, et elle pourrait construire son chemin sur un parcours raisonnable cette année-là et si les besoins du commerce locale le demandaient, la compagnie pourrait prolonger son chemin davantage, même si la compagnie du Pacifique-Canadien prolongeait elle-même ses lignes.

Entente au sujet d'une certaine distance.

La compagnie consentit à ces conditions pour une certaine distance. Lorsqu'il fut connu que la construction de cette ligne était probable, une personne qui possédait 240 acres de terre le long de la ligne projetée, terre que l'on disait être composée de gravier à ballast et sable, s'aboucha avec les personnes intéressées dans la compagnie Eli et leur demanda s'il ne serait pas possible de former une compagnie pour faire l'exploitation à cet endroit. Une compagnie fut formée. J'y avais une petite part. Je l'ai encore aujourd'hui. La compagnie possède des terrains à cet endroit. On a tiré de cet endroit un peu de sable et de ballast mais pas en quantité suffisante pour le commerce.

Demandes de prolongement.

Le Gouvernement a garanti les obligations de la compagnie pour cet embranchement, et l'a pressé depuis à le construire en s'appuyant sur les demandes de la population qui habite cette région. Il n'y a encore que quelques jours une nombreuse délégation à la tête de laquelle était l'honorable député de Rockwood a présenté au Gouvernement une pétition portant 500 signatures de personnes établies à l'extrémité actuelle de ce chemin et demandant qu'il soit prolongé. La compagnie étudie présentement la proposition et j'espère qu'elle pourra la mettre à exécution. Le chemin déjà construit ne transporte de marchandises qu'en chargements complets, mais c'est un grand secours et donne satisfaction à la population de cette région.

La ligne de Birds-Hill.

J'arrive maintenant à l'expédition de sable de Birds-Hill, non pas par la compagnie qui a été constituée pour exploiter la ligne de la baie d'Hudson. Cette compagnie n'avait pas de dépôt considérable de sable tout près de la ligne de chemin de fer qui se rendait au champ de graviers. On fit avec la compagnie un marché par lequel elle consentait à transporter le sable que nous aurions à envoyer à Winnipeg aux prix ordinaires de ces transports. J'étais un des intéressés dans le transport du sable de Bird's-Hill à Winnipeg juqu'à la fin de l'année 1907. Je me suis retiré alors de la société pour la raison que j'ai refusé de prendre part aux opérations financières nécessaires pour contiuer l'exploitation et ceux qui sont restés dans la société ont, autant que je sache, continué les affaires de la société jusqu'à ce jour.

La tarification est une question fédérale.

Je désire ajouter, pour l'édification de la Chambre et du pays, que les prix portés au tarif sont les prix réguliers, soumis à la Commission des chemins de fer du Canada, et que tous ceux qui désirent examiner ce tarif peuvent y avoir accès.

J'ai fait un exposé de faits exact et je m'en remets volontiers au jugement de la Chambre et du peuple. Je ne saurais nourrir l'espoir d'avoir la conviction dans l'esprit de ceux qui désireraient se créer de la popularité à leur bénéfice ou au bénéfice du parti, en exploitant le fait que je me suis servi du chemin de fer canadien du Nord comme ligne de transport, pour les articles du commerce auquel je me livrais. Je ne saurais non plus me bercer de l'espoir que je pourrai convaincre l'individu qui prétend qu'à titre de ministre de la couronne, je n'ai pas le droit de me livrer à des opérations commerciales.

Droit de commerce.

A mon avis, toutefois, nul bon citoyen ne me refusera le droit d'exercer le commerce et de poursuivre des opérations commerciales, du moment que je ne reçois de faveur de personne, en ce qui concerne le transport de mes marchandises, quelles qu'elles soient, sur une ligne de chemin de fer qui a été projetée et subventionnée dans l'intérêt public.

Je soumets cet exposé de faits comme pleine et entière justification de la ligne de conduite que j'ai suivie, et par conséquent, comme réponse complète et catégorique aux critiques qu'on a adressées à mes relations commerciales à cet égard. J'exprime de nouveau le regret que le règlement et la pratique de cette Chambre m'aient empêché d'être présent lorsque la question est venue en discussion.

Je transmets cette déclaration à chacun des trois journaux publiés dans la ville, afin qu'elle soit livrée à la publicité.

Inutile d'en dire davantage. On a attaqué dans cette Chambre le premier ministre du Manitoba, et ces attaques sont indignes d'un député siégeant dans cette enceinte législative et surtout dans la bouche d'un jeune homme qui tient son mandat d'une province-sœur. Il ne s'est autorisé que de dame rumeur et tout en se montrant empressé à critiquer la conduite d'un collègue, pour avoir osé faire allusion à un gentleman qui, ne siégeant pas ici, est dans l'impuissance de se défendre, il lui sied bien mal de profiter de sa situation ici, pour attaquer des personnes qui ne font point partie de cette Chambre et par conséquent sont dans l'impuissance de se défendre.

Je veux aborder une autre question de haute importance pour le Manitoba, la question des terres. J'ai esquissé un sourire en entendant, l'autre jour, le ministre des Finances nous déclarer, dans son exposé des motifs, que le parti libéral avait pris pour système et pour devise: " La terre aux colons et non pas aux spéculateurs." L'ancien président de cette Chambre (l'hon. M. Sutherland) s'est rangé à cet avis. Voyons ce qui en est. Sans doute, ces messieurs ne s'imaginent pas que le pays ait oublié certaines transactions de notoriété publique, se rattachant aux terres domaniales et qui ont eu lieu sous le régime actuel.

Citons un des premiers actes accomplis après l'avènement du Gouvernement actuel au pouvoir. Ces messieurs ne cessaient de répéter dans leurs courses à travers le pays,

de l'Atlantique au Pacifique, qu'ils n'avaient pas donné un seul acre de terre à une compagnie de chemin de fer; que le parti conservateur avait sacrifié des millions d'acres de terre pour la construction des chemins de fer, tandis que le parti libéral avait encouragé la construction des voies ferrées, sans accorder un seul acre de terre, à titre de subvention. Voyons ce qui en est. En 1882, la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson obtenait une charte. Cette charte comportait une concession de 640 acres par mille, pour les milles de chemins de fer construits au Manitoba, et 12,800 acres par mille, pour le parcours en milles, en dehors de cette province. A l'avènement des libéraux au pouvoir, cette charte existait, mais demeurée inutilisée, elle était à la veille d'expirer; or, si ces messieurs eûssent été sincères dans leurs promesses, ils n'auraient pas accordé un seul acre de terre à cette compagnie; ils auraient refusé de proroger le délai stipulé dans la charte. Or, en trois ou quatre circonstances différentes, ils accordèrent une prorogation de délai, assurant ainsi ces concessions de terre à la compagnie de chemin de fer canadien du Nord et ils permirent à cette compagnie d'absorber la concession accordée à la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson. Cette compagnie construisit environ 320 milles de chemin de fer dans une direction presque diamétralement opposée à celle stipulée dans la charte, et le Gouvernement actuel autorisa la compagnie du chemin de fer canadien du Nord à obtenir pour le chemin de fer qu'elle avait déjà construit dans la direction de Dauphin, 6,400 acres par mille. Puis, quand elle se dirigea à l'ouest d'Irwin vers le Pas et qu'elle construisit 87 milles de chemin de fer, elle obtint environ 1,200,000 acres de terres choisie dans le district de la Saskatchewan, pour la construction de ce chemin.

M. MOLLOY: Ces terres ont-elles été concédées par le Gouvernement précédent ou par le Gouvernement actuel? Le Gouvernmnt actuel s'est-il contenté de remplir les obligations contractives par ses ses prédécesseurs?

M. BRADBURY: Cette concession de terres a été votée en faveur de la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson en 1882. Les députés de la droite n'étaient pas au pouvoir alors. Or, la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson n'utilisa pas cette concession de terre. La charte expira pour ainsi dir en trois ou quatre circonstances différentes, ou elle aurait expiré, si les députés de la droite n'eûssent pas renouvelé cette charte. Par conséquent, le Gouvernement est directement responsable de ce que ces terres accordées à la compagnie du chemin de fer de la baie d'Hudson ont été absorbées par la compagnie du chemin de fer canadien du Nord, pour l'extension de sa ligne dans une direction tout à fait différente de celle primitivement établie. Voici encore un détail qu'il faut retenir. La compagni du chemin de fer canadien du Nord obtint 12,800 acres par mille, en dehors du Manitoba. Elle construisit environ 97 milles en dehors du Manitoba, à partir d'Irwin jusqu'au Pas. Elle obtint ainsi près de 1,241,600 acres de terres choisies dans la vallée de la Saskatchewan.

Si cette terre vaut ce que dit la population de l'Ouest, environ $6 l'acre, nous trouvons que le Canadian Northern a obtenu pour ces 97 milles plus de $7,000,000 de terre et il les a obtenus de ces mêmes personnages qui prétendent qu'ils réservent les terres aux colons et non aux spéculateurs.

Il y a une autre transaction dont je veux dire un ou deux mots. Je veux parler de l'affaire des terrains de la Saskatchewan. Mon honorable ami de Humbolt (M. Neely) a traité cette question hier soir d'une façon très pénible et d'une manière qui faisait voir qu'il n'a pas compris l'affaire ou bien qu'il manquait de franchise envers la Chambre. Voici quels furent les faits dans leur simplicité. Le Gouvernement a permis à quelques amis politiques de prendre 250,000 acres de terres choisies dans la vallée de la Saskatchewan à $1 l'acre. Ils ont eu le privilège de choisir ces terrains dans un million d'acres environ, et peu de temps après ces messieurs ont vendu ces terrains de $6 à $10 l'acre et ont empoché environ $1,760,000 qui auraient dû aller aux colons. Un personnage qui eut l'honneur d'occuper un siège parmi les partisans du Gouvernement en cette Chambre, fut un de ceux qui partagea l'énorme profit. Et pourtant on nous dit que le très honorable leader de cette Chambre et son Gouvernement conservent ces terres de l'Ouest pour les colons et non pour les spéculateurs. Nous nous souvenons des nombreux scandales relatifs aux terres, qui ont été exposés en Chambre à la dernière session; nous nous souvenons des beaux de pâturage d'environ 372,000 acres d'étendue cédés par la couronne pour une durée de vingt et un ans avec droit d'achat à environ un dixième de $1 par acre. C'est ainsi que ces messieurs ont conservé la terre pour le colon.

Une autre question a tinté à nos oreilles chaque fois qu'un honorable député qui siège de l'autre côté se lève pour parler à la Chambre de la question des terres. On nous a dit que le parti conservateur avait donné au Pacifique-Canadien 25,000,000 d'acres de terre—que nous avons en réalité donné tout le Nord-Ouest pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Quand le contrat de ce chemin de fer fut discuté en Chambre, nous n'avons pas vu que le chef de l'opposition, le chef actuel du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier) et les députés qui siégent à ses côtés, aient

accordé au Gouvernement de l'époque aucun appui pour l'exécution de cette grande entreprise. Ils viennent aujourd'hui nous dire ce qu'ils ont fait pour l'Ouest. Mais nous, monsieur l'Orateur, qui sommes instruits des événements d'alors, nous nous souvenons que le chemin de fer canadien du Pacifique a été construit malgré l'opposition la plus malhonnête qui ait jamais été faite à une entreprise publique et l'opposition venaient des personnes qui occupent aujourd'hui les banquettes ministérielles. Quand cette subvention en terre a été donnée au chemin de fer canadien du Pacifique que valait la terre dans le Nord-Ouest? Je me souviens que lorsque je suis allé dans cette région en 1881, j'y suis allé par voie des Etats-Unis. En m'arrêtant à Saint-Paul, je vis des placards, aussi grands que le portrait de Sa Majesté la reine, pendu dans cette salle, qui étaient affichés dans la gare de Saint-Paul et donnaient les discours de sir Richard Cartwright et des autres chefs du parti libéral, à propos du Nord-Ouest canadien. Les émigrants qui s'en allaient étaient conduits par les fonctionnaires américains et on leur montrait les opinions exprimées par ces messieurs sur notre grand Ouest. " Là, disaient-ils, vous pouvez voir que ces personnages disent que le pays où vous allez ne convient qu'aux Indiens et aux buffles." Et c'est ainsi qu'ils convainquaient ces émigrants à s'établir dans le Dakota-nord ou le Dakota-sud.

Aujourd'hui ces orateurs, au nom du parti libéral, blâment les conservateurs d'avoir aidé à la construction du Canadien-Pacifique par cette subvention en terres. Mais quelle est l'histoire du parti libéral relativement à cette subvention en terres? A la défaite du patri conservateur en 1873, l'honorable Alexandre Mackenzie prit le pouvoir. Lui et l'honorable Edward Blake, un des plus grands libéraux que le pays ait produit, je crois, n'avaient pas confiance dans l'Ouest, ni dans la construction du Canadien-Pacifique. Mais je pense qu'ils se crurent obligés d'aller un peu de l'avant en raison de la convention que sir John Macdonald avait signée pour faire entrer la Colombie-Anglaise dans la Confédération. Leur plan n'était pas de construire le Canadien-Pacifique tel que nous l'avons aujourd'hui; ils commencèrent par vouloir construire à partir de la baie du Tonnerre dans la direction de l'Ouest. J'ai ici le recueil des lois et il montre que M. Mackenzie et son gouvernement avaient disposé à l'époque que la ligne serait construite en quatre sections et qu'on lui accorderait 20,000 acres de terre et $10,000 par mille. Ceci s'appliquait à la ligne mère et aux embranchements. Quand vous faites le calcul vous apprenez cette chose étonnante que nos amis libéraux ignorent ou ils ne seraient pas si prompts a jeter à la face du parti conservateur cette subvention en terres—que les libéraux d'alors étaient disposés à accorder non pas 25,000,000 acres de terre, mais 50,000,000 acres et $25,000,000 en argent pour la construction de la voie ferrée. Il n'y a personne qui ait vécu dans l'Ouest durant un certain nombre d'années et qui ait été témoin des progrès incessants qui y ont été accomplis, qui puisse jamais songer à blâmer le parti conservateur pour la construction de cette voie ferrée dans les conditions acceptées à l'époque. Que serait aujourd'hui le grand Ouest si le Canadien-Pacifique n'avait pas été construit? Où serait l'honorable député de Humboldt (M. Neely)? Il ne vivrait pas à Humboldt. Et mon honorable ami de Red-Deer (M. Michael Clark) ne serait pas ici aujourd'hui.

Voilà à peine sept ans que l'honorable député est au pays et il fait la leçon à la Chambre sur le système à suivre dans l'administration de la chose publique, et bien qu'il ne se déclare pas ouvertement partisan du libre-échange, il prononce un discours en ce sens. Je ne veux pas revenir sur les observations présentées par l'honorable député, mais je lui ferai remarquer que pour un libre-échangiste, il est en bien mauvaise compagnie lorsqu'il prête appui à sir Wilfrd Laurer et à ses collègues. La politique nationale, aujourd'hui, est aussi enracinée dans notre sol que jamais et nous savons gré au parti libéral de n'avoir pas eu le courage de ses convictions, à son avènement au pouvoir en 1896, et de n'avoir pas osé mettre en pratique le système qu'il avait préconisé au pays pendant dix-huit ans. Ce fait-là seul explique, dans une large mesure, la grande prospérité dont a joui le Canada, au cours des dix ou douze années écoulées sous le régime politique actuel.

Je désire faire une courte observation sur une question qui m'intéresse directement, au sujet des terres. Au cours de leurs observations, certains députés se sont déclarés partisans du système voulant que la terre soit réservée aux colons et non pas aux spéculateurs; or, il faut bien l'avouer, la doctrine qu'ils préconisent dans cette Chambre, ils sont bien loin de l'appliquer dans l'Ouest canadien. Il y a environ un an, il existait au voisinage de la ville que j'habite une réserve indienne. Cette réserve comprenait 50,000 acres des meilleures terres arables de la province du Manitoba. On a prétendu qu'il existait une agitation en faveur de la rétrocession des terres de cette réserve, et du transfert des Indiens, mais il m'a été impossible de constater l'existence de pareille agitation. J'habite Selkirk depuis vingt-huit ans et je le déclare, jamais il n'a existé d'agitation en ce sens.

Mais il fallait bien soigner les intérêts de quelques partisans et le Gouvernement sentait le besoin de leur faciliter une spéculation sur les terres. On décida donc d'obtenir la rétrocession de cette grande réserve et une commission fut chargée de se rendre à Selkirk, pour négocier cette rétrocession. Le juge en chef actuel Howell, de la ville de Winnipeg, se rendit à Selkirk pour entamer des négociations avec le chef et le conseil.

A leur arrivée, le chef et son conseil refusèrent de s'aboucher avec eux. Ils ne voulurent ni les rencontrer ni discuter la rétrocession de la réserve. Mais ces gens entendaient bien que la réserve fût rétrocédée et mise en vente, afin que quelques-uns de leurs amis pûssent en bénéficier. On conclut un arrangement avec deux ou trois citoyens de la ville avec lesquels on s'était abouchés, puis on convoqua le chef indien et son conseil. Il y eut une entente secrète avec le chef et son conseil en ce sens-ci: Il s'agissait de corrompre ces gens par des présents, de les acheter, pour les engager à trahir le reste de la bande et on leur promit cinq fois autant de terre qu'en possède d'ordinaire un Indien, et cela pour les engager à faire la rétrocession. Je tiens de bonne source et j'ai des preuves à l'appui de ce que j'avance: C'est qu'on a promis au chef indien et à son conseil $200 comptant et en plus cinq fois autant de terres qu'aux autres pour engager le reste de la bande à consentir à cette rétrocession. Qu'est-il arrivé? Ces individus consentirent à ce que chaque individu, homme, femme, enfant, sur cette réserve reçut seize acres de terre; voilà ce qu'on leur a promis pour les engager à rétrocéder leurs terres. En tout, cela se résumait à 25,000 acres de terre. C'était la première fois que ces Indiens possédaient quelque propriété qu'ils pûssent transférer ou vendre. On les a toujours considérés comme irresponsables, incapables de gérer leurs affaires et je l'avoue, je les croyais moi-même inhabiles à posséder quelque terrain ou à le transférer. Mais ceux qui ont tramé cette affaire avaient bien étudié la situation, avant de faire ce marché.

Ces Indiens se trouvèrent soudainement en possession de seize acres d'excellente terre dans cette réserve et aussitôt ils se virent entourés d'individus qui voulaient acquérir ces lopins de terre. La session dernière, je crois, on a demandé ici s'il était possible de protéger celui qui avait acheté des Indiens un de ces lopins de terre de seize acres et la réponse apportée par le ministre de l'Intérieur, si je ne me trompe, c'est que les Indiens n'avaient rien à vendre avant la délivrance des titres, et que le ministère de l'Intérieur ne protégerait pas l'acheteur de ces terrains. Aux yeux du commun des mortels, il était évident que ces terrains ne sauraient être mis en vente avant la délivrance des titres. Mais il y avait quelques amis politiques mieux initiés que d'autres. Un gentleman fit le voyage d'Ottawa et après s'être parfaitement documenté, il retourna chez lui et commença à acheter ces terrains. De concert avec ses amis, il obtint des Indiens une sorte d'acte de cession définitive de propriété; j'en ignore la nature précise. Quoi qu'il en soit ils obtinrent quelque chose de tangible et ils achetèrent ces terres des Indiens aux termes les plus favorables possible. Tout le monde ici connaît jusqu'à quel point l'Indien est imprévoyant, inapte à gérer ses affaires et comme il est impuissant à se protéger contre les intrigues des spéculateurs. Le Gouvernement, paraît-il, avait chargé un avocat de veiller aux intérêts des Indiens relativement à la rétrocession de ces terres, et l'argent des Indiens à cet endroit était censé protéger les droits des pupilles de l'Etat. Mais en définitive, l'avocat et l'agent des Indiens se liguèrent l'un et l'autre avec les spéculateurs et les Indiens furent pour ainsi dire dépouillés de leurs terrains. Ce terrain qui valait $15 à $20 l'acre tomba aux mains de quelques-uns de ces individus pour quelque chose comme $3 l'acre en moyenne.

Il est bien difficile pour moi d'élucider parfaitement cette opération. Mais qu'on s'imagine 25,000 acres de terre divisés en lopins de seize acres; personne ne savait où son lopin serait situé. Ces individus organisèrent ce qu'on appelle la Northern Land Company composée d'amis politiques du Gouvernement. Je ne crains pas de l'affirmer, sur ces 25,000 acres de terre, il n'y a pas cent acres qui soient passés aux mains d'un conservateur. A Selkirk, pas un seul conservateur n'a osé placer un seul dollar sur ces terrains, parce que la protection lui manquait. Il comprenait qu'il était à la merci de l'agent des Indiens et du ministère des Affaires indiennes; il n'existait aucune garantie portant qu'il pourrait obtenir son titre ou lui assurant protection. On avait disposé les choses de telle sorte que seuls les libéraux fûssent en mesure d'acheter ces terres et ils les achetèrent. Qu'est devenu le reste de ces terrains? Il restait encore à peu près 25,000 acres de terre, après que ces individus eurent choisi les 25,000 acres en question sur les 50,000; car celui qui avait le droit d'obtenir un titre d'occupation, avait aussi le droit de faire choix de son terrain. Ils se mirent à l'œuvre et déterminèrent la situation de ces terres en blocs de 100 acres ou de 1,000 acres, selon qu'ils réussissaient à les acheter. Le reste de ces 25,000 acres fut mis en vente aux enchères et quelques-uns de ces individus, après avoir obtenu ce terrain de choix moyennant $3 l'acre qu'il avait acheté d'un pauvre Indien sans défense, en faisant des offres pour le reste de cette réserve composée

M. G. H. BRADBURY.

de terres pour la plupart de qualité inférieure à celles qu'ils avaient achetées, ces individus, dis-je, payèrent trois fois autant aux enchères qu'ils avaient payé pour les meilleures terres de cette réserve. Cela peut nous donner une idée de la sincérité des députés de la droite, lorsqu'ils publient à son de trompe la doctrine: "La terre aux colons, et non pas aux spéculateurs". Tous ces terrains sont tombés entre les mains des spéculateurs. Comme le ministre de l'Intérieur est à son siège, je vais lui dire ce qu'on aurait pu faire de ces terrains. Sur les bords du lac Winnipeg, à l'est du lac et au nord de Teulon, il y a 3,000 ou 4,000 colons ruthènes polonais, et allemands qui comptent parmi les meilleurs immigrants venus dans cette province. Le Gouvernement a installé ces immigrants sur des terres impropres à la culture et à l'habitation humaine.

Au printemps, il leur faut patauger dans l'eau jusqu'à la ceinture pour sortir de la colonie et se rendre à un établissement voisin. L'année dernière, le gouvernement provincial a entrepris le drainage d'une partie de ce district, et a prêté aux colons son concours financier, mais au lieu de recevoir les remerciements du parti libéral ou de la presse libérale du Manitoba, le Gouvernement a été l'objet des attaques les plus déloyales et les plus injustes relativement à cette dépense. Si le ministre de l'Intérieur et le Gouvernement eûssent eu à cœur d'obtenir ces terres pour les colons, il aurait pu acquérir ces 50,000 acres de terres figurant parmi les plus beaux domaines de la province, les faire arpenter et subdiviser en lopins de 100 acres et les vendre à ces immigrants. Il aurait ainsi créé un des plus beaux établissements de la province du Manitoba, à Selkirk, sans compter que ces terrains auraient passé aux mains des colons, au lieu d'être accaparés par les spéculateurs. Mais tel n'est pas le système préconisé par le gouvernement actuel. Le parti libéral ou du moins ses agents électoraux dans cette région—car malheureusement nous en avons un certain nombre au voisinage de Selkirk—n'auraient pas été en lieu de réaliser quelque rapine, ou quelque gain illicite, dans cette transaction. Ces terres de la réserve de Saint-Pierre qui se sont vendues l'année dernière à $3 l'acre, il serait impossible de les acheter pour moins de $10 à $20 de leurs propriétaires actuels. Je veux consigner au compte-rendu une lettre que j'ai reçue d'un chef indien. C'est peut-être la dernière occasion qui se présente et je tiens à ce que la Chambre soit éclairée sur les véritables sentiments des Indiens à cet égard. Je le sais, les Indiens se sont plaints amèrement auprès du ministre et du département des Affaires indiennes au sujet du traitement dont ils ont été l'objet. Ce sont les pupilles de l'Etat. Nous le savons parfaitement, nous qui avons visité ce pays et eu l'occasion de fréquenter ces populations, ces Indiens avaient une des plus belles réserves de la province et ils méritaient certainement d'être l'objet d'un meilleur traitement. Voici le texte de cette lettre:

Selkirk, 25 février 1909.

Monsieur G. H. Bradbury, M.P., Ottawa.

Cher monsieur,—Nous, le chef et le conseil de la bande de Saint-Pierre, désirons faire une déclaration sur le traitement dont nous avons été l'objet relativement à la vente de nos terres.

Le Gouvernement avait donné à ces Indiens une nouvelle réserve sur le lac Winnipeg, et ils étaient sans doute allés visiter cette réserve.

A notre retour du lac, M. I. Rayner s'adressa aux principaux conseillers et nous demanda de lui donner une partie de nos terres à titre de garantie et qu'à cette condition, il nous prêterait aide jusqu'à la délivrance des titres. Il s'informa du prix que nous exigions par acre. Je lui répondis que nous exigions $15 l'acre au moins. C'est parfait, nous dit-il, et lors de la délivrance des titres il compléterait le marché. Nous continuâmes donc à acheter des marchandises au magasin jusqu'au moment où nous reçûmes une lettre de Frank Pedley déclarant que le département des Affaires indiennes ne reconnaîtrait aucun marché conclu par les blancs. Alors M. Rayner nous déclara qu'il ne nous donnerait plus rien tant que les titres n'auraient pas été délivrés. Le...

La date manque, mais si je ne me trompe, c'est le 26 octobre.

M. William Frank vint à Selkirk et désira rencontrer le chef et le conseil. Nous nous rendîmes donc à Selkirk pour voir M. Frank et il nous dit qu'il désirait acheter des terres des Indiens. Le chef et le reste du conseil ne lui dirent rien. Je lui parlai et lui demandai quelle autorisation il avait pour acheter des terres ou qui le lui avait permis car le département des Affaires indiennes nous avait envoyé une lettre, par Frank Pedley, disant qu'il ne reconnaîtrait aucune transaction faite par quiconque pour acheter des terres. Il dit qu'il voulait en acheter quand même et qu'il en prenait le risque.

Dans ce cas il n'y avait pas beaucoup de risque.

Le chef et le reste du conseil étaient opposés à ce que je parle ainsi à M. Frank. Mais il se rendit pour acheter la terre et il nous demanda de demeurer à Selkirk pendant qu'il achetait la terre des Indiens pour être témoins de ses achats et de ses transactions, nous promettant de nous aider autant qu'il le pourrait. Il nous promit ensuite de nous donner $2 par jour. En somme, cela se passa de cette manière. Nous l'avons aidé autant que nous avons pu et vers le mois de juillet 1908, il nous dit qu'il prendrait toutes les terres que nous avions données à M. Rayner et qu'il paierait ce qu'il nous avait donné. Il dit qu'il ne nous paierait pas $2 par jour, mais qu'il chercherait le meilleur territoire près de Selkirk qui vaudrait $25 l'acre et que nous aurions tout ce dont nous avions besoin. Il dit: Je louerai deux attelages des remises

de M. George Dickenson et je parcourerai les environs à la recherche de bonnes terres. Nous avons parcouru la région à l'ouest de Selkirk et non loin de l'asile il prit des emplacements pour le chef et les conseillers Williams et Harper mais pas pour W. H. Prince conseiller, mais il dit qu'il s'informerait d'une terre pour moi à Selkirk-est. Il se mit en route le jour suivant, et en réalité nous avons trouvé une bonne terre à Selkirk-est. Il choisit là l'emplacement à $25 l'acre et alors il me demanda si je pouvais travailler pour lui pendant qu'il était à Selkirk, me promettant de me donner $50 par mois. Je consentis et je me mis au travail pour lui. Il m'a parfaitement payé pendant deux mois et après cela il ne m'a rien lonné du tout, mais, cependant, je travaillais encore pour lui. Et il ne nous a pas donné beaucoup d'argent. Il s'est plutôt mal conduit à notre égard. Nous lui avons donc dit, un bon jour, d'avoir à mieux nous traiter, parce que nous voulions vivre. Nous ne voulons pas travailler pour rien. Alors, il a paru se fâcher, et il nous a dit, au chef et aux conseillers qu'il s'était fâché contre moi. Il me dit: Prenez garde à ce que vous allez dire, ou bien je m'en vais vous enlever votre dignité de chef et conseiller, parce que vous buvez". Je lui répondis alors: "Qui nous a appris à boire, sinon vous, puisque vous nous offriez à boire quelquefois, le matin. Il n'ajouta rien de plus. Nous lui demandâmes ensuite de régler convenablement la question de notre terrain qu'il avait pris. Mais il nous répondit qu'il agirait conformément à la justice et de ne pas avoir peur de lui. Les choses se continuèrent de la sorte, jusqu'à ce qu'au mois de février, je lui demandai de régler l'affaire de mon terrain en présence du conseiller Williams. Il me dit: "Je vous ai surpayé je ne vous dois plus rien. Je lui demandai comment cela pouvait se faire. Il dit: "Je ne vous alloue que $6 l'acre pour votre terrain". Je lui répondis: "Je ne suis pas assez fou pour vous donnez mon terrain pour $6 l'acre quand je puis en obtenir facilement $15". Et j'ajoutai: "Je vais m'efforcer de vous faire payer ce que vous m'avez promis pour mon terrain." Il avait promis de donner au chef et aux conseillers, en cadeau, $100 chacun, s'ils voulaient l'aider à acheter des terrains. Il avait promis aussi de donner $25 l'acre pour tout le terrain que nous, le chef et les conseillers, avons reçu en règlement. Mais, après avoir obtenu nos terrains et nos titres, il ne nous a alloué que $6 l'acre. Voilà la façon dont on permet aux spéculateurs de voler le pauvre Indien.

WILLIAM PRINCE, Chef,
W. H. PRINCE, Conseiller,
JAS. WILLIAMS, Conseiller.

Cette lettre vous donne une idée de la façon dont ces spéculateurs traitent les Indiens et combien peu le Gouvernement s'intéresse à leur protection. Ce que je voulais démontrer, c'est que ces Indiens étaient les pupilles du Gouvernement, que c'était le devoir de l'agent des Indiens de faire en sorte que ces hommes obtiennent justice au lieu que l'agent des Indiens et l'avocat qui ont été nommés et payés par le Gouvernement pour prendre soin des intérêts de ces Indiens, étaient de connivence avec les spéculateurs et dans ce cas les Indiens ont été dépossédés de leurs véritables droits.

J'ai pris tout le temps que j'avais l'intention de consacrer à ce débat. Je dois dire que je ne crois pas honnêtement que le Gouvernement ait aucun droit de se vanter qu'il a d'aucune manière réservé les terres du Nord-Ouest pour le colon. Toutes les fois qu'il y a eu la possibilité d'accorder la terre à ses amis et aux spéculateurs, cela a été fait. Quand nous considérons la façon avec laquelle on a traité nos grandes ressources de pêcheries, quand nous pensons à ces droits énormes de pêche qui ont été donnés à deux ou trois personnes, quand nous nous souvenons qu'un avocat de Montréal a pu obtenir le lac Athabaska, c'est-à-dire 10,700 milles carrés d'eau où abondent de magnifiques poissons et toute la rivière Nelson jusqu'à la baie d'Hudson pour $10, quand nous songeons au bail de Markey qui donna à ce personnage environ 300 milles carrés de la baie James pour $10 par an et quand nous pensons à la concession McNee, donnant de petit lac des Esclaves pour $10 par an, nous pouvons facilement nous rendre compte que ces messieurs n'ont pas été guidés par le désir de protéger d'aucune manière les colons. Je félicite l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Brodeur) d'avoir eu le courage en face de l'opposition et de l'influence politique qu'il a eu à supporter, d'avoir annulé ces baux. Je crois qu'on fait en ce moment sur lui une pression afin qu'il accorde un bail pour le lac du Bonnet et s'il y consent il se trouvera placé dans la même position qu'était son prédécesseur quand il a accordé ces baux dont je viens de parler.

M. JOHN PATRICK MOLLOY (Provencher): Je n'aurais pas pris part à ce débat. monsieur l'Orateur, si les honorables députés de l'opposition n'avaient pas fait certaines affirmations au sujet des événements qui se sont passés dans la province du Manitoba et qu'il est de mon devoir de rectifier. J'ai le plus grand respect pour les honorables députés qui siègent dans les rangs du parti conservateur et qui viennent de la province du Manitoba, car je pense que nous autres Manitobains, nous devrions avoir l'un pour l'autre des sentiments d'amitié, mais quand les députés conservateurs de la province du Manitoba font des affirmations qui ne sont pas basées sur des faits, on voudra bien m'excuser si j'exprime mon dissentiment à ce sujet. L'honorable député de Lisgar (M. Sharpe) a affirmé, évidemment sans aucune connaissance de sa part, qu'il en était arrivé à croire que le ministre des Finances était très plaisant. Je pourrais renvoyer ces compliments en disant que suivant moi, l'honorable député (M. Sharpe) est le plus grand plaisant qui

ait jamais parlé pendant ce débat. Entre autres choses il a parlé de Bill Miner. Savez-vous, monsieur l'Orateur, ce que je pense de Bill Miner et du parti conservateur: je crois que les conservateurs sont jaloux de Bill Miner parce que si Bill Miner est tombé dans un trou il a pu en sortir tandis que le parti conservateur est tombé dans un trou dont il lui est impossible de se tirer. Suivant moi, Bill Miner est plus habile que le parti conservateur pris dans son ensemble. On nous avait donné à entendre que l'honorable député de New-Westminster (M. Taylor) allait porter une accusation au sujet de l'évasion de Bill Miner, mais il ne l'a pas faite jusqu'à maintenant, parce qu'il sait peut-être que quelques personnes qui ont fait des accusations relativement à l'évasion de Bill Miner sont dans une situation peu enviable. Prenez, par exemple, le cas de l'ex-gardien Bourque qui est venu devant les tribunaux du pays et qui a dû faire des excuses et accepter de payer le coût des frais relativement à ce procès. La personne qui a forcé l'ex-gardien Bourque à faire des excuses et à payer les frais du procés a cité en justice le journal qui est la propriété de l'honorable député de New-Westminster.

M. J. D. TAYLOR: Cette affirmation est absolument fausse.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Un rappel au règlement a été soulevé et avant de donner une décision je désire qu'il soit développé. Qui a soulevé la question de rappel au règlement?

L'hon. M. FIELDING: J'ai soulevé la question de rappel aux règlements parce que l'honorable député (M. J. D. Taylor) a dit que ce qu'un honorable député de la droite avait déclaré était absolument faux. Cette expression n'est pas parlementaire et ne peut pas être tolérée.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député de New-Westminster désire-t-il parler sur la question de rappel au règlement?

M. J. D. TAYLOR: En parlant sur la question de rappel au règlement, je désire réfuter ce que l'honorable député (M. Molloy) a affirmé. . .

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas la question.

M. J. D. TAYLOR: J'ai la parole et je parle sur la question de rappel au règlement: je désire dire que ce que l'honorable député (M. Molloy) a affirmé comme se rapportant à moi, en mentionnant mon nom relativement à sa déclaration, n'est pas vrai.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La question qui est soumise actuellement à l'appréciation de l'Orateur est de savoir s'il s'agit d'un rapppel au règlement et l'honorable député (M. J. D. Taylor) ne peut pas entrer dans d'autres détails; il doit se borner à parler du rappel au règlement.

M. J. D. TAYLOR: En parlant du rappel au règlement je désire vous demander que vous donniez votre décision pour savoir s'il est convenable qu'un député de la Chambre fasse, sans intention je n'en doute pas, une déclaration qui n'est pas vraie, l'honorable député contre lequel cette affirmation est dirigée peut-il dire qu'elle n'est pas vraie. Si je ne suis pas dans les limites du règlement , et si vous en décidez ainsi, monsieur l'Orateur, je retirerai complètement ce que j'ai dit.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il me semble que le député de New-Westminster a le privilège de dire que l'affirmation faite par le député de Provenher (M. Molloy), n'est pas exacte. Le mot " faux " n'est pas un langage dont on devrait se servir au Parlement, mais comme l'honorable député (M. J. D. Taylor) ne peut pas dit-il nier sans attribuer un mensonge à un autre député, je ne suis pas disposé à décider qu'il est en contravention au règlement.

M. MOLLOY: Je ne crois pas que l'honorable député (M. J. D. Taylor) niera que l'ex-gardien Bourque n'a pas fait d'excuses à M. McIntyre et qu'il a consenti à payer les frais du procès. Maintenant, je dois dire que je n'avais pas l'intention de faire aucune attaque contre l'honorable député de New-Westminster, mais ce que j'avais l'intention de dire c'était que les récits des journaux affirmaient que M. McIntyre qui a reçu ces excuses de l'ex-gardien Bourque, avait pris une action contre le journal qui est, je crois, possédé et dirigé par l'honorable député de New-Westminster. Si cette déclaration n'est pas exacte, je consens volontiers à ce que l'honorable député (M. J. D. Taylor) déclare si oui ou non M. McIntyre a fait un procès à son journal.

M. J. D. TAYLOR: C'est là une affirmation qui, je l'ai déjà dit à la Chambre, n'est pas vraie.

M. NEELY: Quelle partie de la déclaration n'est pas vraie?

Un DEPUTE: Dans tous les cas qu'avez-vous à dire?

M. J. D. TAYLOR: Je ne pense pas que les honorables députés de la droite aient la faculté de me contre-interroger à ce propos.

M. MOLLOY: Je considère qu'il est admis qu'un procès a été intenté contre le "Columbian" dont l'honorable député de New-Westminster est le propriétaire.

M. J. D. TAYLOR: Non.

M. MOLLOY: L'honorable député ferait mieux de nous renseigner à ce sujet?

M. J. D. TAYLOR: Je déclare de nouveau que l'affirmation de l'honorable député n'est pas exacte quand il dit qu'un procès a été intenté au "Columbian". S'il veut me le permettre, je crois que je peux lui donner des renseignements qui pourront lui éviter une nouvelle confusion. Je tiens à déclarer pour l'information de la Chambre, que l'affaire pour laquelle M. Bourque a fait des excuses à M. McIntyre est absolument étrangère à tout ce que j'ai jamais mentionné en cette Chambre; elle est absolument étrangère à toute question qui a été présentée en cette Chambre et elle a été soulevée simplement parce que M. Bourque avait substitué le nom de "McIntyre" dans la déclaration de Miner, quand tout ce que le forçat avait dit était que son avocat avait fait ceci et cela. Je n'ai jamais parlé de cette affaire soit en Chambre, soit hors de la Chambre; je n'ai jamais rien dit qui ait trait à M. McIntyre.

M. MOLLOY: Si l'honorable député (M. Taylor) est satisfait de cette explication, elle nous satisfait aussi et nous n'avons rien à dire.

L'honorable député de Lisgar (M. Sharpe), a cité du "Free Press" une déclaration attribuée à l'honorable Clifford Sifton et a fait les commentaires suivants:

Après la dernière élection, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) demanda à l'honorable député de Brandon pourquoi les élections lui avaient été défavorables dans le Manitoba, et l'honorable député de Brandon donna pratiquement la même raison au premier ministre. Ce dernier répéta la même chose ou à peu près à la Chambre le 22 janvier. Je prétends que si la déclaration faite par le premier ministre en cette Chambre le 22 janvier dernier est exacte et si la déclaration faite par l'honorable député de Brandon dans son interview au "Free Press", de Winnipeg, est exacte, je n'ai pas droit à un siège à la Chambre. D'autre part, si ces déclarations sont inexactes, comme je le prétends, alors l'honorable député de Brandon n'a pas le droit d'occuper un siège dans cette Chambre.

Je voudrais bien savoir en vertu de quelle autorité l'honorable représentant de Lisgar se prononce sur le droit de l'honorable Clifford Sifton d'occuper un siège en cette Chambre, après que les électeurs de la circonscription de Brandon l'ont élu. Il poursuit en ces termes:

Ce n'est pas mon intention de discuter à présent la valeur des listes électorales du Manitoba, mais je dirai que ces listes sont les plus honnêtement faites au Canada.

Je ne me propose pas de discuter le degré d'exactitude des listes du Manitoba dans leur état actuel; je me bornerai à dire que ce sont les listes les plus injustes qui soient au Canada aujourd'hui. En temps opportun, je discuterai cette question des listes du Manitoba comme aucun homme ayant jamais occupé un siège en cette Chambre ne saurait le faire, car j'ai été moi-même victime des machinations de mes ennemis politiques dans cette province. Aucun homme n'a jamais occupé un siège en cette Chambre dans les mêmes conditions que moi. Si aujourd'hui je siège dans cette enceinte c'est pour avoir été dépouillé du siège que j'avais bel et bien remporté contre le procureur général de la province du Manitoba, pour en avoir été dépouillé par le président d'élection et par le moyen de la liste truquée de la circonscription de Morris. L'honorable député déclare que les juges sont seuls à dresser ces listes. Je dis que c'est inexact. On ne me permettrait pas de dire que c'est faux.

M. W. H. SHARPE: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Est-il légal d'inscrire le nom d'un électeur sur la liste électorale du Manitoba sans la sanction d'un des juges de la province, et est-il légal de rayer un nom de la liste sans l'autorisation d'un des juges de la province du Manitoba?

M. MOLLOY: Je suis surpris de l'ignorance de la loi relative à la confection des listes électorales du Manitoba dont fait preuve l'honorable représentant de Lisgar. Il m'a posé la question même que j'aurais désiré qu'il me posât entre toutes les autres. Je vais lui expliquer comment les choses se passent; c'est une des raisons qui expliquent ma présence ici aujourd'hui. Sur la liste préparée en 1906 pour la circonscription de Morris, il a été inscrit le nom de trois hommes par John W. Parker, un brave politicien tory. Il est mort depuis, et où il est rendu aujourd'hui, je n'en sais rien, et je m'en soucie encore moins. La loi dans son application à un libéral impose purement et simplement l'inscription en personne. Il m'a fallu me présenter en personne; mes partisans ont dû faire de même. Il leur a fallu, par exemple, jurer qu'ils avaient vécu un an dans la province et trois mois dans la circonscription, qu'ils étaient âgés de 21 ans ou plus, qu'ils étaient sujets anglais par naissance ou par naturalisation, et ainsi de suite. John W. Parker s'est adressé au secrétaire d'inscription, en vue de faire inscrire les noms de trois personnes. L'une d'elles n'était pas alors domiciliée dans le comté, et il rédigea une formule dans les termes suivants: "Soyez avertis que moi John W. Parker, je demande qu'un tel, un tel et un tel (les noms des trois personnes) soient inscrits sur la liste électorale du comté de Morris, dans la province de Manitoba." Aux termes de la loi, si vous vous opposez à l'addition d'un nom sur la liste, vous donnez avis au juge par lettre recommandée que vous en appelez de l'addition de ce nom à la liste. Or, qu'est-il arrivé? La

circonscription de Morris comprend trois municipalités, et ce que je viens de dire s'était passé dans la partie de la circonscription rattachée au comté de Macdonald. Les libéraux de cette circonscription ne s'intéressaient pas particulièrement à la question, et personne n'interjeta appel contre l'addition de ces trois noms. Le juge tint une cour de revision dans la ville de Morris, nous interjetâmes appel et nous lui prouvâmes que les trois noms ne devraient pas figurer sur la liste; mais il répondit: "Je suis absolument sans pouvoir; la loi ne permet pas d'interjeter appel devant moi dans l'espèce, ni par lettre recommandée ni autrement."

M. STAPLES: La loi électorale du Manitoba ne renferme-t-elle pas une disposition autorisant l'inscription d'électeurs sur la liste par procureur, quand les personnes ayant qualité pour se faire inscrire sont inévitablement absentes?

M. MOLLOY: C'est parfait s'il s'agit d'un conservateur; autrement ça ne vaut rien.

M. STAPLES: Un libéral n'a-t-il pas le droit de demander l'inscription sur la liste d'une personne ayant qualité d'électeur mais qui se trouve inévitablement absente?

M. MOLLOY: C'est possible si on applique la loi à la lettre, si les secrétaires d'inscription sont justes et francs et généreux, et consentent à accorder à un libéral les mêmes droits qu'à un conservateur.

D'honorables DEPUTES: Ecoutez, écoutez!

M. MOLLOY: On a renversé l'ordre naturel des choses. La chose peut se faire, si les secrétaires d'inscription y veulent bien consentir, mais ceux de la province du Manitoba ne l'entendent pas de cette oreille. Je mets l'honorable député au défi de nommer un seul cas, dans cette partie de mon comté, où un libéral ayant fait pareille demande, a réussi à faire inscrire sur la liste le nom d'un libéral.

M. STAPLES: Je prie l'honorable député de nous dire les noms de ces trois personnes.

M. MOLLOY: Il va me falloir les nommer de mémoire, et je ne suis pas très sûr de pouvoir les indiquer avec une parfaite exactitude. Vous m'avez dit l'autre jour que vous connaissiez leurs noms.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre; l'honorable député est tenu de s'adresser au Président.

M. MOLLOY: Une de ces personnes se nommait Macdonald, je pense, et une autre Pedley; quant à la troisième, j'ai oublié, son nom, bien que nous nous soyons rencontré. L'honorable représentant de Macdonald (M. Staples) l'a rencontrée sans aucun doute car c'est un tory à tout crin, et très heureux d'avoir pu se faire inscrire sur la liste sans avoir eu à faire les mêmes dépenses et subir le même dérangement que ses voisins libéraux.

Mais il s'est trouvé un de ces trois hommes assez généreux, assez droit, assez franc, assez sincère pour refuser de voter en faveur du procureur général le 7 mars 1907, lorsqu'on lui eut expliqué de quelle manière s'était faite l'inscription de son nom sur la liste; et cela, tout tory qu'il fût, tory ou conservateur si vous l'aimez mieux, ou encore pour raffiner davantage, libéral-conservateur. Mais deux noms furent ajoutés, il se trouva y avoir le même nombre de suffrages pour chacun des candidats, et le candidat conservateur s'est trouvé avoir à son acquit les suffrages de ces deux électeurs dont les noms furent ajoutés par John W. Parker.

M. STAPLES: Je désire remettre au point la déclaration que vient de faire l'honorable député. Il sait qu'aux termes de la loi John W. Parker ne pouvait d'aucune manière ajouter ces noms à la liste. Il ne devrait donc pas accuser un homme qui n'est pas ici pour se défendre.

M. MOLLOY: Aux termes de la loi, si elle était appliquée aux libéraux comme elle devrait l'être, de même qu'aux conservateurs, en effet peut-être la chose n'aurait-elle pu se faire, mais il était en très bonne intelligence avec le secrétaire d'inscription. Je dirai à l'honorable représentant de Macdonald (M. Staples) que ce même John W. Parker, de concert avec le même secrétaire d'inscription, a inscrit, encore l'année dernière, sur la liste, un homme proposé à un élévateur situé à une distance de neuf milles du bureau. L'honorable député va-t-il le nier? Je lui dirai le nom de ce secrétaire d'inscription, c'est M. Conrad Dausie, de Saint-Jean-Baptiste (Manitoba). Il est venu me demander miséricorde, m'a supplié de ne pas le mettre dans l'embarras, de ne pas lui faire de frais. Il en a agi ainsi parce que l'électeur en question trouvait trop coûteux les frais de déplacement. Le secrétaire d'inscription s'est donc rendu à neuf milles du bureau et a inscrit sur la liste le nom du préposé à l'élévateur à un endroit appelé Stanford. Si l'honorable représentant de Macdonald (M. Staples) peut citer un seul cas de secrétaire d'inscription de son comté qui ait consenti à faire un voyage de neuf milles en voiture pour inscrire le nom d'un libéral sur la liste, je promets de donner $100 à un hôpital de la ville d'Ottawa ou de la province du Manitoba. Voilà un défi bien net, et je ne manque jamais à ma parole. Je donnerai cette somme à un hôpital dans la circonscription représentée par l'honorable député de Lisgar (M. Sharpe).

M. BRADBURY: L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question? Il a déclaré, il y a un instant, que deux ou trois noms avaient été ajoutés illégalement. Le premier ministre du Manitoba a mis la commission nommée par la Chambre au défi d'établir qu'il avait été ajouté ou biffé illégalement un seul nom. Pourquoi ce défi n'a-t-il pas été accepté? Pourquoi l'honorable député de Brandon ou quelque autre ne s'est-il pas présenté devant cette commission?

M. MOLLOY: Ce que les libéraux ont demandé à la législature locale, c'est ceci: Qu'une commission fût nommée, et que cette commission s'enquît de sept chefs d'accusation distincts; ils auraient voulu remonter jusqu'en 1903, l'année que la pratique de l'inscription personnelle fut adoptée dans le Manitoba; et le gouvernement Roblin n'a pas voulu consentir à cela.

M. W. H. SHARPE: Pourquoi tenaient-ils à remonter à l'année 1903?

M. MOLLOY: L'honorable député va-t-il prétendre que le procureur général, ne sait rien des trois cas que j'ai mentionnés? Allons donc, il n'a cessé d'y rêver depuis. Ils ont aidé à le maintenir en activité, et l'honorable député de Selkirk ne l'ignore pas. Il est au courant des faits tout aussi bien que le procureur général du Manitoba. Ils ne sont peut-être pas ineffaçablement empreints sur son esprit comme ils le sont sur le mien; mais il a vu ce qui en a été publié de temps à autre, et il sait que mon adversaire a été élu simplement par le vote du président d'élection du Manitoba la plus petite majorité qu'aucun ministre ait obtenue dans le Dominion. L'honorable député de Lisgar (M. Sharpe) poursuit en ces termes:

J'ai été élu dans la circonscription de Lisgar, Manitoba, par une majorité de 105 voix, et si le Gouvernement veut nommer une commission pour examiner les listes de cette circonscription, et si elle peut trouver les noms de 106 conservateurs irrégulièrement inscrits, ou si elle peut trouver que les noms de 106 libéraux ont été intentionnellement omis, je démissionnerai.

M. W. H. SHARPE: Lisez jusqu'au bout.

M. MOLLOY: Je me propose bien de lire tout, mais je le faisais par morceaux, en plusieurs livraisons:

Si elle peut trouver les noms de 106 conservateurs irrégulièrement inscrits, ou si elle peut trouver que les noms de 106 libéraux ont été intentionnellement omis, je démissionnerai pourvu que l'honorable député de Brandon démissionne à son tour si ces affirmations ne sont pas vraies, comme je le prétends.

(Applaudissements). L'honorable député de Lisgar nous suppose passablement obtus. Il dit: "Je démissionnerai si un tel ou un tel veut démissionner." Il sait parfaitement qu'il ne peut pas démissionner. Il n'y a que deux manières d'échapper à la pétition en invalidation: une nomination au Sénat, ou la mort. Nous aurons bien soin qu'il ne soit pas sénateur d'ici à longtemps et comme c'est un charmant garçon, j'espère qu'il ne mourra pas pour éviter un procès en invalidation.

M. W. H. SHARPE: Je suis aussi libre de remettre mon mandat que l'honorable député de Brandon (M. Sifton).

M. MOLLOY: L'honorable député de Brandon n'a jamais parlé de démissionner. Il n'a jamais été défait. Il possède 25 ans d'expérience parlementaire, ici et dans la législature provinciale. Il est membre de cette Chambre depuis 13 ou 14 ans, et quand l'honorable député de Lisgar aura les mêmes états de service, il possèdera quelque chose dont il pourra être fier. Je lui conseillerais de ne pas oublier le proverbe: un tient vaut mieux que deux tu l'auras. S'il retournait devant ses commettants avant l'expiration de la législature il pourrait arriver qu'il ne fût pas réélu. Il arrive souvent des choses surprenantes dans les élections et je lui conseille de tenir à son siège autant qu'il pourra. Il a cherché à se faire élire en 1904, mais n'a pas réussi; il faut croire que les listes ne lui étaient pas aussi favorables que nous croyons qu'elles ont été la dernière fois, et c'est pourquoi il est ici. C'est tout ce que j'ai à dire de ce défi en l'air.

M. SHARPE: Ce n'est pas un défi en l'air.

M. MOLLOY: L'honorable député sait qu'il ne peut pas remettre son mandat, et s'il le remettait les probabilités sont qu'il ne serait pas réélu. Si les poursuites en invalidation sont continuées, comme je crois qu'elles le seront, il sera peut-être très heureux de pouvoir démissionner. Comment cela lui irait-il? Il y a une grande différence entre faire une chose volontairement et y être forcé. Encore une fois, je conseille à mon honorable ami de tenir à son siège aussi solidement et aussi longtemps qu'il le pourra, et nous attendrons les prochaines élections dans le Manitoba.

Je crois avoir refuté cette prétention que les listes sont dressées par les juges, mais il y a un autre point, au sujet de ces listes, dont je dirai un mot. Si le greffier est un homme honorable et honnête, il n'inscrit sur la liste que ceux qui en font la demande personnellement et qui prêtent serment. Quand cette liste est apportée au juge pour être revisée, le juge ne peut rien faire, à moins que quelqu'un ne porte assez d'intérêt à l'affaire pour demander que tel ou tel nom soit retranché. Il arrive souvent qu'on demande ainsi à faire retrancher des noms, mais bien souvent aussi, les juges repoussent ces demandes et décident que

ces électeurs ont droit d'être sur la liste. Je crois que dans la majorité des cas, il en est ainsi. Nous avons entière confiance dans les juges du Manitoba. Mais il est possible d'inscrire des noms illégalement sur les listes, comme l'a déclaré sous serment le juge Ryan, de Portage-la-Prairie, nommé par le Gouvernement pour instruire cette enquête qui ne remontait pas au dela de la liste de 1908 et que le Gouvernement n'a pas voulu faire remonter jusqu'à 1903. Le juge Ryan qui est un des magistrats les plus capables et les plus respectés du Manitoba, a déclaré qu'il est possible de mettre des noms illégalement sur ces listes. Il ne dit pas que la chose a été faite, à sa connaissance, mais je le dis et plusieurs citoyens du Manitoba qui sont ici croient et ont toute raison de croire que la chose a été faite.

M. STAPLES: Lisez ce que dit le juge Ryan sur ce point.

M. MOLLOY: Lisez-le vous-même. Mon honorable ami demande si le Gouvernement va nommer une commission royale. C'est à son collègue, le représentant de Lisgar dans le gouvernement provincial qu'il devrait demander qu'il nomme une commission que tout le monde demande, pour savoir si les listes électorales sont falsifiées et si le mode d'appel est équitable. Qu'on fasse remonter cette enquête à 1903 et nous prouverons, comme je l'ai déjà dit non seulement que les listes sont injustes, mais qu'elles sont les plus injustes du Canada. C'est pourquoi les représentants du Manitoba qui siègent du côté de l'opposition ne veulent pas d'un autre système que celui qui leur a permis de se faire élire à l'élection du 26 octobre dernier.

Quelqu'un a dit ici, l'autre jour,—je crois que la chose a été niée—que la justice était prostituée dans le Manitoba. On prostitue la justice dans cette province pour des fins politiques. Je dis que cela a été fait dans mon comté, et j'ajoute que la chose est connue des représentants du Manitoba dans cette Chambre. Je citerai un cas—celui de Dominion City. Un individu fut condamné à la prison commune, par un magistrat nommé par le procureur général de la province. Le condamné fut conduit à Winnipeg, mais de fortes influences politiques furent mises en jeu—du moins le représentant provincial du comté le croit—et ce condamné revint à Dominion-City le même jour, avant même le constable qui était allé le conduire à Winnipeg. Personne dans toute la province du Manitoba n'osera nier le fait.

M. STAPLES: Quel était le nom de se prisonnier?

M. MOLLOY: Krivel. Prenons encore le cas du Lac du Bonnet. La police pénétra dans la demeure d'un particulier, opéra une saisie de boissons alcooliques, et le propriétaire fut condamné à l'amende pour avoir tenu ce qu'on appelle une buvette clandestine. Mais ce propriétaire était un actif partisan et cela se passait pendant l'élection de 1904. Le magistrat reçut un télégramme signé Colin H. Campbell, dans lequel il était dit: "Dans l'affaire du Lac du Bonnet ne faites rien avant d'avoir reçu des instructions," ou quelque chose dans ce sens.

Si je me rappelle bien, depuis que le procureur général actuel est en fonction, il y a eu au dela de quarante plaintes pour des offenses politiques—quarante plaintes suivies d'arrestations. Or je demande à l'honorable député de Macdonald (M. Staples) ou à tout autre député du Manitoba, de citer un seul cas où un homme accusé d'une offense politique ait été condamné à subir son procès, par le département du procureur général. Le dernier cas est celui du notaire Ingram, à Brandon. Cet homme agissait comme sous-officier rapporteur, à la dernière élection fédérale. A-t-il subi son procès? Non. Il fut arrêté, non poursuivi, mais persécuté, pour des fins politiques. Les autorités voulurent faire un compromis avec le parti libéral, mais n'ayant pas réussi, au dire d'Ingram, elles abandonnèrent le procès. Elles n'osent pas le reprendre et tout le monde le sait.

M. SCHAFFNER: Dites nous ce qu'Ingram avait fait.

M. MOLLOY: Je vais dire tout ce qu'il a fait. J'ai déjà expliqué ce que le département a fait pour punir le crime.

M. SCHAFFNER: Parlez de la poursuite.

M. MOLLOY: Il n'y a pas eu de poursuite et le département le sait.

Quant aux remarques de l'honorable député de Dauphin (M. Campbell) qui est un ami personnel, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'en parler. L'honorable député d'Humboldt (M. Neely) en a fait bonne justice l'autre jour. Le "Gros Pin" de Dauphin, ne se risquera plus à lancer des insinuations et encore moins des accusations, tant qu'il sera membre de cette Chambre.

M. STAPLES: Il a porté une accusation.

M. MOLLOY: Non. Il a rapporté ce qu'il croyait avoir été dit par un autre qui occupe un siège dans cette Chambre, mais il n'a pas porté d'accusation. Depuis 1896, Monsieur l'Orateur, pas un député de la gauche n'a osé porter une accusation contre un membre du Gouvernement, passé ou présent.

Quant à la question du Grand-Tronc-Pacifique, je n'ai jamais entendu un conservateur du Manitoba, combattre la construction de ce chemin. Quelques uns disaient bien qu'il coûterait des sommes

énormes au pays, mais tous avaient peur de s'opposer à la construction du chemin—du moins, ils ne s'y opposaient pas. Leur grande préoccupation était de faire croire aux électeurs que les conservateurs étaient favorables à cette entreprise et que le chemin serait construit.

C'était ce qu'ils avaient de mieux à faire. Qu'ils soient réélus ou non, je suis certain que leurs électeurs leur tiendront compte de leur attitude sur cette question. Ils sont rares, à l'ouest des grands lacs ceux qui, libéraux ou conservateurs, voudraient s'opposer à la construction du Transcontinental national. Les libéraux ne seraient pas ici s'ils avaient combattu ce projet et certains conservateurs n'y seraient pas s'ils avaient osé le combattre, même dans les termes les plus modérés.

Quant aux remarques de l'honorable député de Dauphin (M. Campbell) sur le tarif, je les regrette pour lui. De tous les conservateurs de l'ouest des grands lacs, il est le seul qui ait osé se dire protectionniste. Il l'a déclaré ouvertement, à plusieurs reprises et je le félicite sur son courage. Mais je dois ajouter qu'il a commis une erreur et il en aura la preuve à la prochaine élection. Mais cela le regarde. Au point de vue du parti libéral, je suis content qu'il ait fait cette déclaration, car elle ne peut que lui faire du tort, mais personnellement, je le regrette pour lui.

L'honorable député de Macdonald (M. Staples), l'honorable député de Souris (M. Schaffner) se sont bien gardés de dire qu'ils étaient protectionnistes; ce dernier a même déposé une résolution demandant au Gouvernement de réduire les droits sur les machines agricoles de 17½ à 10 p. 100. Malgré cela, les électeurs du Manitoba connaissent les sentiments du parti conservateur sur la question du tarif.

Quel que soit le parti au pouvoir et bien que je sois partisan du gouvernement actuel, je ne crains pas de déclarer que je combattrais toute proposition tendant à un relèvement des droits. Cette politique serait préjudiciable à l'Ouest. Je suis convaincu que c'est le consommateur qui paie les droits, et qu'à l'ouest des lacs, ce consommateur a plus besoin d'un abaissement que d'un relèvement du tarif, surtout sur les choses nécessaires à la vie.

Sous quelque régime que ce soit, libéral ou conservateur, jamais je ne favoriserai le relèvement des droits de douane.

M. SCHAFFNER: Dans quelle proportion aimeriez-vous qu'on les abaissât?

M. MOLLOY: Autant qu'on voudra. L'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) a chanté les louanges du gouvernement manitobain et je ne lui en fais pas reproche. Je ne trouve pas mauvais que les députés conservateurs de cette province aient le courage d'accorder leur appui au parti qui détient le pouvoir au Manitoba, car ce parti a déjà rendu de grands services aux conservateurs dans le domaine fédéral. Il pourra peut-être leur en rendre encore, mais nous en doutons, comptant qu'il sera chassé du pouvoir.

Au dire de mon honorable ami de Selkirk, le chef actuel du cabinet manitobain est le plus remarquable de tous les premiers ministres que l'on ait eus dans la province. Cela, je le conteste. Le meilleur premier ministre conservateur du Manitoba fut le regretté John Norquay. C'était un homme bon, honnête et généreux, dont les intentions étaient droites; tandis que les autres n'ont jamais poursuivi qu'un seul but: le pouvoir, et ils l'ont généralement atteint, ce en quoi je me plais à leur reconnaître un certain mérite.

En chantant les louanges du parti qui détient le pouvoir au Manitoba, l'honorable député de Selkirk a oublié de nous parler du nombre de chèques que, suivant la preuve faite devant le comité des comptes publics du Manitoba, ont été payés dans les limites de sa propre circonscription quelques jours avant la dernière élection fédérale. Si je suis bien informé, il a été émis 141 chèques de montants divers, en date du 21 et du 22 octobre. Si mes renseignements sont exacts, le montant de certains de ces chèques a été versé aux bureaux de vote même, le 26 octobre, par un nommé Szablowski qui est reparti le lendemain, le 27, par le train de Winnipeg.

M. BRADBURY: Je voudrais bien ne pas interrompre la narration fantaisiste de l'honorable député, mais je tiens à lui faire observer qu'il se trompe du tout au tout. J'ai dit à la Chambre que le Gouvernement a fait exécuter certains travaux dans la circonscription de Selkirk, qu'on lui a injustement reproché d'avoir tenté d'assainir un district inhabitable où l'on avait envoyé des colons. A l'honorable député qui prétend que des paiements au moyen de chèques ont été effectués aux bureaux de vote le 26 octobre, je réponds que son assertion est absolument erronée.

M. MOLLOY: "Si je suis bien informé", ai-je dit. Je défie l'honorable député de dire s'il est vrai ou non que le gouvernement provincial a émis, pour solder le coût de travaux publics, des chèques dont le montant a été versé dans cette circonscription électorale le 20 et le 26 octobre.

M. BRADBURY: Je dois avouer en toute franchise et sincérité que l'honorable député me pose là une question à laquelle il m'est impossible de répondre, faute de renseignements.

M. MOLLOY: Il est parfois utile d'être renseigné. Il y a beaucoup de choses, sur-

tout quand son élection est contestée, qu'il vaut mieux ignorer. D'autre part, au cours d'une élection, il se passe beaucoup de choses que les adversaires ne découvrent que par la suite.

Des VOIX: A l'ordre!

M. MOLLOY: Je n'accuse pas l'honorable député de Selkirk d'avoir rien fait de mal; loin de là, j'ai pour lui le plus grand respect. Je considère qu'il s'est habilement tiré d'affaire, mais l'enquête qui a eu lieu devant le comité des comptes publics de la législature, au cours de la dernière session, fait voir que l'aide ne lui a pas manqué. Ceux qui ont quelque expérience de la politique savent que 141 chèques de montants divers sont susceptibles d'influer sensiblement sur le résultat d'une élection. Dans le comté de Provencher, ces paiements eussent constitué un facteur important, car l'argent eût passé par les mains de mon adversaire. Il est vrai qu'il lui en a passé une partie par les mains, mais cela ne lui a guère servi.

L'honorable député nous a parlé du tort que s'est fait certain personnage de Winnipeg. Il faut croire que le magistrat n'a pas jugé l'affaire bien grave, puisqu'il n'a condamné le délinquant qu'à $20 d'amende; et nombreux sont mes concitoyens du Manitoba qui m'ont dit qu'ils seraient bien aises de payer $50, pourvu qu'il leur fût permis d'en faire autant. Mes honorables collègues du Manitoba ont certainement dû entendre dire la même chose.

Pour ce qui est de la liste des électeurs de la Saskatchewan, je ne sache pas qu'il ait été formulé de plainte si ce n'est à l'égard de l'élection du député de Prince-Albert à l'assemblée législative. Il semble que dans ce cas on ait, dans les bureaux de vote du nord de la circonscription, agi injustement envers l'adversaire du candidat du gouvernement Scott. Il convient d'ajouter que la majorité libérale de la législature s'est empressée d'admettre ce candidat dans ses rangs sans l'obliger à subir une autre élection.

Mon honorable ami de Selkirk a pris en mauvaise part certaines des observations de mon honorable collègue de Humboldt (M. Neely) à l'endroit du premier ministre du Manitoba. Je dois dire à ce propos qu'au cours de la dernière session de la législature, M. Ross, député de Springfield, a demandé l'institution d'une enquête, se faisant fort, disait-il, de prouver que le premier ministre du Manitoba avait profité de sa position pour s'enrichir, et déclarant que s'il ne prouvait pas son accusation, on ne devrait plus le juger digne d'occuper un siège à l'assemblée législative. Quel est le représentant du Manitoba qui osera dire que ce langage n'a pas été tenu dans l'enceinte législative de la province?

Je ne suis pas en querelle avec le premier ministre du Manitoba; c'est un adversaire politique. Il restera ce qu'il est, et je resterai ce que je suis; je me borne à rapporter ce qu'un membre régulièrement élu et respecté de la législature du Manitoba a déclaré en présence du premier ministre de cette province. Qu'est-il arrivé par la suite? A-t-on chargé un comité d'instituer une enquête? Nullement.

M. BRADBURY: Pourquoi demandait-on l'institution d'une commission d'enquête?

M. MOLLOY: La prorogation eut lieu le lendemain, et les choses en sont restées là.

M. BRADBURY: Pourquoi demandait-on l'institution d'une commission d'enquête? Sur quoi fondait-on cette demande?

M. MOLLOY: Sur ce que vous avez dit vous-même. . .

M. l'ORATEUR: Le règlement ne permet pas qu'on adresse ainsi la parole.

M. MOLLOY: Excusez-moi, monsieur l'Orateur. On alléguait que le premier ministre du Manitoba avait des intérêts dans une sablonnière qui était pour lui une source de richesse; en outre, il y a quinze jours, le député de Springfield déclarait dans la division de Selkirk, à l'occasion de l'appel nominal des candidats, qu'il maintient ses accusations contre le premier ministre de la province et se fait encore fort de prouver que ce dernier a participé à une opération connue sous le nom d'affaire de la sablonnière d'Eli.

M. BRADBURY: Je croyais m'être expliqué avec beaucoup de franchise et de clarté. Le premier ministre, ai-je dit, a déclaré qu'il ne détenait qu'une faible partie des actions de l'Eli Sand Company, et qu'il avait plein droit de faire une opération de cette nature.

M. MOLLOY: A-t-il institué une comsion d'enquête?

M. BRADBURY: Pourquoi?

M. MOLLOY: Pour savoir s'il s'est prévalu de sa position pour s'enrichir. Chose certaine, c'est que le chemin de fer qui refusait de transporter les produits des cultivateurs a cru devoir commencer à les transporter une semaine avant la clôture de la session. Je me trompe peut-être, mais je ne le crois pas. Je tiens ce que je dis pour exact.

Je veux maintenant mettre sous les yeux de la Chambre un document qui démontre que l'on a avili le département de la Justice au profit du parti conservateur.

M. LENNOX: J'en appelle au règlement. J'ai laissé l'honorable député poursuivre ses observations jusqu'ici, mais il me sem-

ble qu'il est interdit de prendre un juge à partie et de tenir un langage injurieux à l'égard des tribunaux.

M. l'ORATEUR: Je n'ai encore entendu parler d'aucun juge.

M. LENNOX: L'honorable député parle d'avilissement de la justice.

M. l'ORATEUR: Il me semble qu'il a mentionné le département de la Justice.

M. LENNOX: Les juges seuls sont autorisés à rendre la justice.

M. l'ORATEUR: Il a été fait allusion au département de la Justice.

M. LENNOX: C'est le magistrat qui rend la justice. (Protestations.)

M. MOLLOY: A ce que j'ai dit, j'ajouterai qu'aucun juge du Canada n'est mis en cause; mais les libéraux prétendent que l'on a avili le département de la Justice pour servir des fins politiques.

Quand l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) m'a interrompu, j'allais donner lecture d'une déclaration de M. Ingram, à qui on a voulu faire payer son affiliation au parti libéral. Si on permettait que le document fût consigné aux "Débats" après que j'en aurais donné le titre, j'en serais bien aise; autrement, je serai obligé de réclamer l'indulgence de la Chambre pendant que j'en donnerai lecture.

Des VOIX: Lisez-le.

M. MOLLOY: Il est publié sous le titre:

Par vengeance d'abord, puis dans l'intérêt du parti.

Il s'agit ici d'une déclaration faite par M. J. Herbert Ingram, président du scrutin à Brandon, lors de la dernière élection fédérale.

Brandon (Manitoba), 21 avril.—Le gouvernement Roblin laisse nettement voir qu'il a la venette en renonçant, la veille même du jour où l'affaire devait être instruite, aux poursuites intentées contre J. Herbert Ingram, président du scrutin à Brandon, lors des dernières élections fédérales, qui est depuis ce temps-là accusé d'avoir "frauduleusement modifié la liste des électeurs."

Puisque l'honorable député m'a prié de dire ce dont il s'agit, je vais exposer les faits de l'affaire.

Ici, l'organisation conservatrice se rend compte depuis quelque temps de la vilaine posture où ces poursuites la mettent; aussi s'est-elle dérobée quand elle s'est vue obligée de pousser l'affaire et de prouver le bien fondé de son accusation. L'instruction devait avoir lieu devant M. le juge Ryan que l'on faisait venir exprès de Portage-la-Prairie. M. Ingram et ses avocats n'ont été prévenus qu'hier du désistement de la couronne, et c'est alors que MM. Philp & Kilgour, avocats de M. Ingram, ont reçu la lettre suivante de M. l'avocat J. P. Curran qui, soit dit en passant, est l'associé de l'honorable G. R. Coldwell:

M. J. P. MOLLOY.

M. Coldwell est le ministre de l'instruction publique du cabinet Roblin. La lettre est ainsi conçue:

Brandon (Man.), 20 avril 1909.

Messieurs Philp & Kilgour,
Avocats, etc., En ville.

Messieurs,—Dans l'affaire du Roi contre Ingram, j'ai reçu instruction de MM. Daly, Crichton et McClure....

M. Daly a été l'adversaire du représentant de Brandon (M. Sifton) à l'élection fédérale.

....qui représentent la couronne dans cette affaire, de comparaître pour eux et de suspendre les procédures dans cette cause.

J'ai téléphoné à M. Darrach au sujet de l'acte de mise en accusation et il m'apprend qu'aucun acte de mise en accusation ne lui a été remis. Il croit qu'on devrait en rédiger un et inscrire à l'endos l'ordonnance de suspension des procédures. Je ne sais guère ce que je dois faire dans les circonstances, mais vous êtes libre de considérer cette lettre comme une déclaration de suspension des procédures ou comme une preuve de l'intention qu'a la couronne de suspendre les procédures sur tout acte de mise en accusation reconnu comme fondé ou soumis en conformité de la plainte et du mandat d'arrêt.

Vous êtes libre de notifier au juge la teneur de la présente lettre et de lui laisser entendre qu'en ce qui a trait à la couronne, sa présence en cour ne sera pas nécessaire vendredi prochain pour s'occuper de cette cause.

Si vous avez besoin d'autre chose, vous pourrez me le faire savoir et je ferai de mon mieux pour arranger l'affaire de manière que cette cause soit définitivement réglée comme il est dit plus haut.

Votre tout dévoué,
J. P. CURRAN.

C'est l'associé de celui qui a contribué à faire arrêter M. Ingram et qui était ministre de l'Instruction publique du gouvernement du Manitoba. Voici la déclaration de M. Ingram, et les députés de la gauche pourront lui opposer tout ce qu'ils jugeront à propos et qu'il croiront vrai:

Au représentant du "Free Press" qui l'a interviewé, M. Ingram a fait un récit de l'affaire que nous reproduisons plus bas. C'est le récit le plus intéressant qui ait été encore fait de la manière dont la machine conservatrice se sert comme d'une arme et d'un engin politiques, de ses pouvoirs de faire arrêter et de poursuivre les gens.

"J'ai été arrêté," a dit M. Ingram, "le soir du 26 octobre sous l'accusation d'avoir ajouté le nom de William Nicholls sur la liste des électeurs de l'arrondissement électoral n° 3 de la ville de Brandon et d'avoir biffé le nom de Dan. Hugh MacCullough, de la même liste. D'abord, les noms inscrits sur les listes fédérales doivent être les mêmes que les noms inscrits sur la liste provinciale; le devoir des juges de la cour de comté, lors de la confection des listes qui doivent servir aux élections fédérales, se borne à répartir les noms. Cependant, il est nécessaire que les juges fassent des copies des listes provinciales en répartissant les noms entre les circonscriptions auxquelles ils appartiennent; ces listes écrites sont ensuite transmises à l'Imprimeur du Roi

qui les imprime pour qu'elles servent lors de l'élection.

Je prie mes collègues du Manitoba de prêter une attention particulière au passage suivant:

" Une semaine environ avant la date de l'élection, M. le juge Cumberland, de Brandon, est venu me trouver et m'a dit que, soit par suite d'une erreur de sa part, soit par suite d'une erreur de l'Imprimeur du Roi, il ne pouvait pas dire au juste, le nom de William Nicholls avait été omis de la liste des électeurs de l'arrondissement n° 3 de la circonscription de Brandon. Il m'a déclaré qu'il aimerait que j'ajoutasse ce nom sur la liste si, à titre d'officier-rapporteur, j'avais le pouvoir de le faire. J'ai répondu au juge que les dispositions de la loi des élections fédérales ne semblaient pas imposer à l'officier-rapporteur le devoir des changements à la liste et que je n'étais pas disposé à faire aucun changement, vu qu'une telle conduite prêtait à des critiques de la part de l'un ou l'autre des partis politiques.

Le juge circonvenu par des conservateurs.

" En réponse, M. le juge Cumberland déclara qu'il n'y aurait certainement pas de plainte de la part du parti conservateur; que, s'il était venu me trouver relativement à cette affaire, c'était parce que le président du comité exécutif de M. Daly était allé le voir et le prier de faire les changements qui furent subséquemment faits sur la liste, c'est-à-dire d'ajouter le nom de William Nicholls, qui avait évidemment été omis par erreur, et de biffer le nom de Dan. Hugh McCullough qui était répété sur la liste. Je répondis au juge que j'y réfléchirais et que je le verrais de nouveau à ce sujet.

Je soutiens que c'était une proposition parfaitement légitime. Au dire de M. Ingram, le juge a déclaré qu'à cause d'une erreur de sa part ou de la part de l'imprimeur, le nom de M. Nicholls avait été omis et digne de biffer le nom de M. McCullough figurait deux fois sur la liste. Il était juste et digne de biffer le no mde M. McCullough qui était répété et d'ajouter celui de M. Nicholls, sans tenir compte du parti auquel il appartenait:

Deux ou trois jours plus tard, j'ai rencontré le juge par hasard et il m'a demandé ce que j'avais décidé de faire au sujet des changements proposés. Je lui ai dit que j'avais pris la décision suivante: J'attendrais jusqu'au jour du scrutin et, si William Nicholls était absent de la ville et ne me demandait pas lui-même d'insérer son nom sur la liste, je laisserais la liste telle quelle; mais, si M. Nicholls venait me trouver le jour du scrutin et demandait lui-même à être inscrit, je le conduirais au bureau de vote et, en présence de tous les représentants des partis politiques et du sous-officiers rapporteur, je ferais le changement.

Monsieur le juge Cumberland a été satisfait de ma décision dans cette affaire et, le jour du scrutin, Nicholls me rencontra dans la rue, se plaignit que son nom ne figurait pas sur la liste et me demanda de l'inscrire, je lui dis que, s'il se rendait au bureau de vote de l'arrondissement n° 3, environ une heure plus tard, il pourrait voter car, dans l'intervalle, j'irais moi-même au bureau de vote faire les changements nécessaires pour lui permettre de voter. Conformément à l'entente entre moi et Nicholls, je me rendis au bureau de vote et fis les changements, après avoir expliqué mes raisons d'agir ainsi au sous-officier-rapporteur et aux représentants des partis politiques. On souleva quelques objections. Cependant, je fis les changements et, plus tard, M. Nicholls se présenta au bureau de vote et déposa son bulletin dans l'urne. Je ne savais pas alors et je ne sais pas encore quel candidat Nicholls appuyait ni quelles étaient ses tendances politiques.

Je puis dire qu'avant d'apprendre au juge que je ferais subir ce changement à la liste des électeurs, j'avais examiné la loi sur ce sujet et que j'étais persuadé qu'un tel changement ne pouvait pas être criminel, à moins d'être fait par malice ou pour des motifs inavouables. J'avais la ferme conviction que, dans le présent cas, du moins, le changement ne pouvait pas être un crime parce qu'il était fait dans le but de rendre justice aux deux partis politiques et à Nicholls. Assurément, la radiation d'un nom inscrit deux fois sur une liste d'électeurs ne saurait passer pour un crime.

Peu de temps après que j'eus corrigé la liste des électeurs le jour du scrutin, j'étais au café Aagaard, dans la ville, prenant un lunch, lorsque je rencontrai MM. Coldwell, Daly et W. A. Macdonald, ainsi que monsieur le docteur Macdonald, les conservateurs les plus influents de Brandon, qui badinèrent au sujet de l'incident et m'accablèrent de plaisanteries jusqu'à mon départ du café, alors que l'honorable M. Coldwell me dit qu'ils me laisseraient tranquilles, si je me conduisais bien pendant l'après-midi, ce qui voulait dire, je n'en doute pas, qu'ils ne tiendraient pas compte du changement que j'avais fait, si je ne commettais pas de délit publique plus grave. Ces paroles furent dites en badinant.

Peu de temps après mon départ du café, on me demanda de signer, en ma qualité d'officier-rapporteur, un mandat d'arrêt contre Brownlee, l'inspecteur des licences, accusé d'avoir nui à un fonctionnaire de l'Etat dans l'accomplissement de ses devoirs. Ce mandat fut émis et Brownlee fut arrêté et retenu en captivité jusqu'à la clôture du scrutin. Peu de temps après l'arrestation de M. Brownlee, je rencontrai par hasard M. Coldwell dans la rue. Il me demanda si j'avais fait arrêter Brownlee et je répondis affirmativement. Il exprima sa désapprobation dans un langage violent et je lui déclarai que je ne prisais pas son opinion sur un tel sujet. Il me tourna aussitôt le dos et dit " Je règlerai ton affaire pour ces paroles-là " et il se dirigea vers le comité conservateur où, m'a dit Lawrence Armstrong, le plaignant dans ma cause, il lui a fait porter une plainte sous serment contre moi. Ainsi que je l'ai dit plus haut, j'ai été arrêté et détenu jusqu'à ce que j'eusse trouvé des cautions pour la somme de $4,000 comme garantie que je serais présent, le lendemain matin, à l'enquête préliminaire. La cause fut remise à huit jours et, le lundi suivant, je comparus. Il y eut une nouvelle demande d'ajournement à laquelle mon avocat s'opposa.

M. Curran, le représentant de la couronne dans cette occasion-là, me fit venir dans le bureau du chef de police et me demanda

quelle proposition j'avais à faire. Je lui dis que je ne le comprenais pas. Il repartit: " Eh bien, vous êtes sous le coup d'une accusation en matière criminelle, qu'avez-vous à proposer pour vous en débarasser? " Je répondis que je ne comprenais pas où il voulait en venir et il déclara qu'il m'étais facile de faire une proposition qui mettrait fin au procès. Il fit observer que le certificat d'élection de M. Sifton n'était pas encore rédigé. Je déclarai à M. Curran que je n'avais rien à proposer, et il dit: " Nous remettrons encore la cause à une semaine et, dans l'intervalle, nous verrons ce qu'on peut faire ". Avant le jour fixé, j'eus l'occasion de voir M. Curran pour d'autres affaires dans son bureau, et il m'apprit alors que, sans l'arrestation de Brownlee, il était plus que probable que je n'aurais jamais été arrêté. Il espérait toujours, dit-il, que je lui ferais une proposition. Vers ce temps-là, je tâchais de faire le recensement des bulletins afin d'adresser mon rapport au département à Ottawa, et M. Curran avait fait émaner un mandat de recherches qu'il avait confié à un constable qui se présenta le 6 de novembre, jour ou j'entrepris de compter les bulletins. Ce constable me demanda la liste des électeurs qui se trouvait dans la boîte du scrutin de l'arrondissement électoral n° 3. Je refusai de lui laisser prendre la boîte ou son contenu et je remis le recensement des bulletins à huitaine. Lorsque j'entrepris une deuxième fois de compter les bulletins, j'avais assez d'agents de police pour empêcher toute interruption et je fis le recensement des bulletins.

Lorsque ma cause revint devant le juge de paix, M. James, recueillit des dépositions. Robert Purdon, le sous-officier-rapporteur de l'arrondissement n° 3 fut le seul témoin. Il déposa que j'étais entre dans le bureau de vote le jour du scrutin; que j'avais expliqué pourquoi je désirais faire un changement à la liste des électeurs et que j'avais corrigé la liste. Il jura aussi qu'il était persuadé que je n'avais aucun motif répréhensible en faisant ce changement, aucune intention de commettre un délit; qu'il me connaissait depuis plusieurs années et qu'il savait que je ne ferais rien de blâmable, en connaissance de cause. Pourtant, se basant sur ce témoignage, M. James, le juge de paix, me condamna à subir un procès.

Peu de temps avant l'élection de Virden, je rencontrai M. G. R. Coldwell à la gare du chemin de fer canadien du Pacifique. Il attendait un train et j'avais affaire à lui à propos de la vente de la charte de la " Brandon Trust Company " dans laquelle j'avais un intérêt en commun avec M. Coldwell et plusieurs autres. J'avais reçu une offre et je discutai avec lui la question de l'accepter. Après que j'eus fini de lui parler de la charte, M. Coldwell me demanda ce que je faisais relativement à mon procès. Je répondis que je n'avais rien fait; que je ne pouvais rien faire, que l'affaire dépendait du procureur général et que je ne voyais rien à faire, si ce n'était d'attendre mon procès. " Avez-vous l'intention de courir le risque d'un procès? " demanda-t-il. " Oui " fis-je, car je n'avais pas d'autre alternative.

M. Coldwell me dit alors: " Eh bien, tout dépend de vous, et vous pouvez subir un procès ou non, selon que bon vous semble ". Il ajouta: " Ce que je désire de vous, c'est que vous parliez de l'affaire à M. Sifton et que vous l'engagiez à retirer la requête en invalidation de l'élection de M. Alex. Haggart dans la ville de Winnipeg ".

Il m'a déclaré que l'on avait offert au parti conservateur à Winnipeg de retirer toutes les pétitions produites contre les conservateurs, moins celle qu'il y avait contre Alex. Haggart, à la condition que le parti conservateur retirât la pétition présentée contre M. Sifton. Ceci, a-t-il dit, n'était pas assez. Il était prêt à ce charger de faire retirer toutes les pétitions produites contre les candidats libéraux, toutes les poursuites criminelles instituées contre des libéraux pour faits de corruption, en retour de pareil retrait de toutes les pétitions faites contre les candidats conservateurs, y compris M. Haggart de Winnipeg.

" J'ai dit à M. Caldwell que c'était là une chose que je ne pouvais pas arranger, quand même je le voudrais; et il m'a répondu que, si je le voulais, je pourrais bien l'arranger; que j'avais toute l'affaire dans la main ,et qu'il le savait. Je lui ai répliqué qu'il y avait trop de conservateurs compromis dans l'élection de M. Haggart pour disposer de la pétition autrement que devant un juge; qu'au reste, pour moi, je ne voulais pas m'en mêler. " Eh bien, m'a-t-il dit, si c'est comme cela, vous ferez aussi bien d'aller jusqu'au bout avec votre propre cause; mais l'affaire est grave, et je ne vous souhaite pas de vous y engager trop avant." Je lui ai répondu à cela que j'étais prêt à courir ma chance.

" Un peu plus tard, une assemblée des directeurs provinciaux de la Brandon Trust Company a eu lieu à son bureau, à laquelle j'ai assisté. Après l'assemblée, M. Coldwell m'a demandé si j'avais vu M. Sifton à Ottawa. Je lui ai répondu que oui. Il m'a alors dit: " Avez-vous causé avec lui des choses de l'élection? " " D'une façon générale, oui, lui ai-je répondu." Il a ensuite voulu savoir si j'avais fait des arrangements pour le retrait de la pétition de Winnipeg. Il m'a dit: " Pensez-vous sérieusement à laisser la contestation suivre son cours dans votre cause?" Je lui ai répondu que oui; que je ne pouvais pas l'empêcher, et que d'ailleurs je ne me sentais pas disposé à l'empêcher.

" M. Coldwell m'a alors demandé si je n'avais pas songé à un autre aspect de la question, savoir que mon arrestation pouvait bien être signalée à l'attention du barreau manitobain. Je lui ai dit que je n'avais pas pensé à cela. Il a insisté, et m'a dit qu'il y avait de grandes chances pour cela, et que je courais le risque de voir rayer mon nom du tableau. Je lui ai répondu que je ne pensais pas que le conseil voulût prendre l'affaire en main si je n'étais d'abord trouvé coupable par le tribunal chargé de me juger. M. Coldwell me dit alors qu'il n'y aurait pas besoin d'attendre cela et que, si je n'étais disposé à agir, ça allait être vraisemblablement le deuxième coup qui serait frappé. J'ai répliqué qu'en ce cas, je règlerais l'affaire avec messieurs les conseillers.

" Ainsi, continua M. Coldwell, vous êtes prêt à subir les conséquences du procès? " " Oui, lui ai-je dit. Très bien, a-t-il ajouté; nous allons nous y mettre vigoureusement, et vous en subirez les conséquences. Ce sera comme le juge le voudra," ai-je dit pour finir. Et ça été là la dernière conversation que j'ai eue avec M. Coldwell. Plus tard cependant, il y a de cela huit jours, il m'appelait au télé-

phone pour me dire qu'il serait à Brandon vendredi suivant et qu'il m'y verrait.

"Tels sont les faits dont je donnerai, quand ou voudra, la confirmation sous serment. La poursuite s'est terminée en comédie; mais il me semble que le public a droit de connaître la vérité toute entière dans cette affaire et il jugera si les chefs du parti conservateur à Brandon avaient bien raison d'instituer contre moi des procédures criminelles. Je crois avoir le droit de demander que le public me juge, d'autant que par le fait de cette action prise contre moi par les mêmes personnages, je me trouve empêche d'obteniir une décision d'un juge siégeant dans les formes."

Si, pour les besoins de l'argumentation, nous disons que cette déclaration est fausse de tout point, que M. Ingram a fait là une fausse déclaration, il n'en reste pas moins vrai qu'il a été arrêté par un agent du gouvernement manitobain, que son procès a été ajourné de semaine en semaine, et que le tout s'est terminé par une demande de suspension des procédures, au moyen de laquelle l'avocat général laisse planer sur la tête de M. Ingram une accusation qu'on néglige de juger. On n'a pas eu le courage de mener l'affaire à sa fin, mais on persiste à lui imputer toute sorte de motifs inavouables. Je dis que c'est un scandale et c'est un crime, de la part d'un gouvernement, qu'il soit conservateur ou qu'il soit libéral, de refuser à un sujet britannique l'occasion d'être entendu; s'il est coupable, qu'on le punisse; s'il est innocent, que le tribunal écoute ce qu'il peut avoir à dire, et qu'on le libère. Ce n'est pas M. Ingram qui a peur; à mon avis, c'est le ministère de la Justice de la province du Manitoba qui craint d'agir contre lui, comme il a toujours craint d'agir contre ceux que l'on a arrêtés pour des fins politiques pendant que ce parti était au pouvoir au Manitoba.

M. SCHAFFNER: L'honorable député a dit que j'aurais peut-être quelque chose à déclarer: ma déclaration sera de rappeler que l'honorable M. Coldwell a nié catégoriquement les dires de M. Ingram.

M. NEELY: L'honorable député nous dirait-il pourquoi l'on n'a pas procédé à l'audition de l'affaire?

M. R. S. LAKE (Qu'Appelle): Monsieur l'Orateur, depuis une heure et vingt minutes qu'il parle, l'honorable député de Provencher (M. Molloy) s'en est à peu près exclusivement tenu à une attaque dirigée contre le gouvernement du Manitoba, dont les membres ne sont pas ici pour se défendre D'ailleurs, je ne crois pas que cette Chambre soit un lieu bien choisi pour une pareille attaque; aussi, mon intention n'est pas de le suivre dans cette discussion.

Je serai aussi bref que possible dans mes remarques, car je comprends que la Chambre a hâte d'en finir avec ce débat qui dure depuis déjà trop longtemps.

L'honorable député qui vient de reprendre son siège a commencer son discours en défendant le ministre des Finances contre l'accusation d'avoir voulu faire de l'esprit, accusation qu'il dit avoir été proférée par un membre de la gauche. J'avouerai que certaines déclarations du ministre des Finances dans son discours du budget m'ont paru quelque peu friser le burlesque. Il débute par des félicitations qu'il adrese à la Chambre pour un excédant d'un million et quart qu'il dit être en mesure de lui annoncer pour le présent exercice; et tout d'un haleine il ajoute qu'il lui a fallu augmenter de 46 millions la dette de ce pays. C'est chose facile que d'avoir un excédent, lorsque vous empruntez dans cette vue. Pour comble, après avoir dit qu'il s'attend pour l'anné prochaine à un excédent encore plus considérable, le ministre des Finances ajoute que la situation est très grave et que pour y remédier il faudra avoir recours soit à une augmentation des taxes soit à une diminution des dépenses. C'est-à-dire que, d'après le ministre des Finances, le fait d'avoir des surplus constitue une très grave situation qui demande que l'on augmente les taxes ou que l'on réduise les dépenses.

J'aimerais à lui demander s'il ne serait pas temps que l'on cessât de fendre les cheveux en quatre à propos des dépenses et d'établir de suite les distinctions entre ce qu'il faut imputé sur le compte du capital et ce qu'il convient de porter comme dépense ordinaire. Que l'année prochaine il nous dise franchement et sans équivoque où le pays en est, et de façon que le public comprenne exactement quelle est la situation de nos affaires. Libre à lui après cela de nous expliquer pourquoi il s'est vu dans la nécessité d'augmenter la dette publique.

Pour établir son excédent, le ministre est tenu de mettre au compte du capital des sommes qui, selon moi, n'y devraient pas figurer. Il a imputé sur le compte du capital les primes qui, cette année, montent à plus de deux millions. Il agit bien différemment de ses prédécesseurs à cet égard. Il porte aussi à ce même compte les dépenses faites pour l'armement de la milice. C'est pourtant là un service qui va se continuer d'année en année, les fusils et carabines étant choses qui s'usent et qu'il faut constamment renouveler. Il y a encore les réparations et améliorations aux chemins de fer et aux canaux, dont une bonne partie est mise au compte du capital. Ce sont là des dépenses qu'une compagnie considérerait comme devant être inscrites sur le compte courant. Vient ensuite la plus absurde imputation qui se puisse faire au compte du capital, celle des frais d'arpentage des terres fédérales, lesquels frais s'élèvent à près d'un million; et cependant l'argent qui nous vient de ces terres passe dans la recette ordinaire et est dépensé pour

les besoins courants du pays. Cet item est de près de deux millions, au dire du ministre.

Comme résultat du dernier exercice, le pays se trouve, en quelque sorte pour toujours, obligé à plus d'un million par an pour l'intérêt sur la somme que le Gouvernement vient d'ajouter cette année à notre dette.

Il me sera bien permis de rappeler ici que le ministère, il n'y a pas bien longtemps, s'engageait à prendre sur le produit des ventes de terres fédérales de quoi établir un chemin de fer aboutissant à la baie d'Hudson; mais si l'on continue comme aujourd'hui, il est fort probable qu'avant longtemps, on viendra nous dire qu'il est impossible de construire ce chemin, faute de fonds.

Et cependant, je me permets de le rappeler au premier ministre, il y a eu promesse formelle qu'on allait incessamment entreprendre ce travail. C'est à quoi s'est engagé le très honorable premier ministre lui-même dans un discours qu'il a prononcé à Niagara à la veille des élections. Non pas demain, a-t-il dit, mais aujourd'hui. Nous allons nous mettre immédiatement à l'œuvre, dès que les ingénieurs nous auront fait parvenir les plans. Voilà quelle est la promesse que l'on a faite au peuple. Et comment se dispose-t-on à la remplir? Voici à ce sujet ce que nous disait l'autre jour monsieur le ministre des Chemins de fer (M. Graham):

L'entreprise n'est pas abandonnée; mais elle subit le sort des autres grands travaux que nous n'osons pour le moment abandonner. Cette somme de $65,000, qui est tout ce que j'ai demandé pour cette année, servira en partie à nous renseigner sur les meilleurs tracés, les meilleurs ports; mais il ne saurait être question de commencer l'établissement du chemin.

Pourtant, monsieur l'Orateur, surtout quand c'est le premier ministre qui fait une promesse, le pays a droit de s'attendre qu'elle sera remplie. Il est à la honte du pays que de tels engagements, à peine formulés, soient ainsi méconnus. Je me demande ce que vont faire les députés libéraux que le Nord-Ouest nous a envoyés. Le cri de guerre dans la Saskatchewan, comme aussi, je pense bien, dans les autres provinces du Nord-Ouest, a été pour les libéraux, pendant la lutte électorale, l'annonce de l'immédiate construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et plus d'un candidat libéral doit une forte proportion des votes qui lui ont été donnés à cette opinion que l'on avait que la parole du premier ministre équivalait à un engagement et que ce chemin allait se construire. Aujourd'hui cependant ces mêmes députés libéraux restent muets et n'élèvent aucune protestation quand on vient leur dire que l'entreprise est abandonnée, pour le moment du moins. Chose étrange, nous

les voyons dans le même temps tous prêts à donner leur sanction aux dépenses les plus folles que l'on projette de faire pour d'autres ouvrages, quand c'est évidemment de l'argent jeté à l'eau.

Prenons par exemple le canal à Aylesworth, dont la dépense a reçu la sanction de tous les députés libéraux du Nord-Ouest, à l'exception de mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark). Je dirais à mon honorable ami, s'il était à son siège, qu'il n'a accompli qu'une partie de son devoir en s'abstenant de voter en faveur de cette dépense. Son devoir aurait été de se lever, comme représentant honnête et fier, et de voter contre cette dépense lorsque la Chambre en fut saisie, puisqu'il la croyait injustifiable.

Mais la principale raison pour laquelle j'ai pris la parole, ce soir, c'est afin de protester de la façon la plus énergique possible contre l'attitude du Gouvernement sur la question de la défense nationale. Voici une question qui tourmente l'opinion d'une extrémité du pays à l'autre. Tout le monde y pense et en parle. La population commence, des citoyens honorables d'un pays qui se respecte, à comprendre ses responsabilités, et est prêt à prendre des mesures définitives pour accomplir ce devoir suprême de tout citoyen: la défense du pays en cas d'attaque ou d'agression étrangère. Cependant, en présence de ce sentiment d'enthousiasme populaire qui se traduit partout, nous avons un Gouvernemen qui réduit les dépenses pour les défenses de terre du Canada. Il a réduit les dépenses du département de la Milice d'environ$1,000,000, une mesure qui aura pour résultat d'empêcher un grand nombre de nos citoyens désireux de se mettre en état de servir leur pays, de recevoir cette année l'entraînement habituel. Et malgré que la Chambre ait adopté une résolution déclarant à l'unanimité que c'est le devoir du peuple canadien de pourvoir en quelque façon à la défense navale de son territoire, le Gouvernement néglige de demander aucun subside à ces fins. Je comprends même, d'après les paroles du ministre des Finances, qu'il n'a pas non plus l'intention d'affecter aucun montant suffisant à l'accomplissement de ce devoir, mais qu'il entend le remettre encore à l'année prochaine. Je désire protester énergiquement contre cette manière d'agir.

Je crois que c'est le devoir indiscutable d'un pays de faire quelque chose pour sa propre protection, et à mon avis, la population du Canada est disposée à accomplir ce devoir. Je sais dans tous les cas que je puis parler au nom de tout l'Ouest, et probablement de tout le Canada, sur ce sujet. Nous sommes prêts à entreprendre la défense de nos côtes, de

nos ports et de nos bras de mer, et c'est le temps pour le Gouvernement d'y pourvoir. J'ai entendu dire que nous avions des êtres assez misérables pour suggérer de nous abriter derrière les canons des Etats-Unis, au cas où nous serions attaqués par une puissance européenne. Je dirai à ces gens qu'ils chercheraient en vain cette protection, à moins d'en payer le prix, et ce prix serait l'annexion et le paiement de notre cote part de la marine et de l'armée.

M. Carnegie disait, l'autre jour, que les Etats-Unis avaient déboursé, l'année dernière, pour leur défense navale et leur armée de terre, de même que pour les pensions de l'armée, la somme de $470,000,000. Par un simple calcul d'arithmétique, il est facile de compter quelle proportion de ce budget incomberait à la population canadienne, si nous réclamions la protection des Etats-Unis. La dépense d'un quart ou d'un tiers de ce que nous serions appelés à contribuer dans ces conditions serait considérée par l'Angleterre et la population généralement, comme un effort sérieux de faire notre devoir sous ce rapport. Le Gouvernement manquera complètement à son devoir s'il ne prend pas les moyens de permettre à un pays qui se respecte de faire ce que sa valeur lui commande.

Je voudrais parler d'une autre question maintenant, afin de ne pas avoir à en parler plus longuement dans une autre occasion. Il s'agit de la question du transport au Nord-Ouest. Au cours du récent débat sur le prêt du Grand-Tronc-Pacifique, on m'a lancé personnellement un défi, de même qu'à d'autres honorables députés, en disant que je n'oserais pas voter contre le prêt d'une somme d'argent au Grand-Tronc-Pacifique pour compléter sa ligne. Je dis aujourd'hui, comme j'ai toujours dit, et c'est un principe chez moi, qu'il faut nécessairement multiplier les moyens de transport au Nord-Ouest. L'honorable député qui m'a lancé le défi en question avait étudié l'histoire de ces régions. Il a cité des délibérations de l'assemblée des Territoires du Nord-Ouest une résolution qui réclamait plus de facilités de transport. Il a dû remarquer dans le même volume, s'il l'a feuilleté, que j'ai proposé, à la session précédente de l'assemblée, une motion dans le même ton absolument. Pourquoi alors se lève-t-il à la Chambre pour dire que je suis opposé à l'extension des moyens de transport dans toute l'étendue de ces régions? Comme toujours, je désire voir se multiplier, pour l'avantage de la population de l'Ouest, les moyens d'enlever facilement les récoltes des cultivateurs de cette partie du pays.

Mais je m'oppose de toutes mes forces au gaspillage d'argent qui caractérise la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Quand vous dites aux gens ce qu'a coûté cette ligne, au dire des directeurs, ils rient de l'idée qu'elle pourra jamais rivaliser avec les autres pour le transport des marchandises. Ils savent que ce prix élevé augmentera tellement les frais ordinaires, que cette ligne ne pourra jamais entrer en concurrence avec les lignes existantes, mais qu'au contraire la tendance sera plutôt à la hausse du tarif de transport actuel.

On supposait de plus que le Grand-Tronc-Pacifique ouvrirait et desservirait des régions nouvelles, dépourvues de tout moyen de transport. Je dénonce énergiquement la construction de cette ligne parallèlement à une ligne existante, sur un parcours de 350 milles et éloignée d'elle de quelques verges seulement à certains endroits, mais au plus de cinq milles. L'honorable député de Regina (M. Martin) a dit à la Chambre qu'en moyenne les colons de ces régions sont à une distance de 10 milles des chemins de de fer. Cependant, voici le Gouvernement qui grève lourdement la population du pays pour construire le Transcontinental national, qui longe les lignes existantes à cinq milles au plus sur un parcours de 350 milles, tandis qu'il laisse tant d'autres cultivateurs sans aucun moyens de transport.

Je n'ai pas l'intention d'en dire davantage. J'avais décidé d'aborder plusieurs questions qui ont été discutées au cours du débat, des questions de grandes importances pour le Nord-Ouest. Par exemple, le manque de wagons qui se produit tous les ans et qui représente une perte énorme d'argent pour les cultivateurs. Il y a aussi la question de l'amélioration du système d'élévateurs, et la question de l'inique exemption des terres du Pacifique-Canadien. Les honohonorables députés savent que lorsque le Gouvernement déposa son projet de loi tendant à l'autonomie des territoires, il y inséra délibérément une disposition qui imposait à perpétuité cette exemption à la population des nouvelles provinces, du moins tant que cette disposition restera dans la nouvelle constitution. Je répète que la chose fut faite de propos délibéré. Je crois même que le Parlement a outrepassé ses pouvoirs en prescrivant cette disposition. Dans tous les cas, c'est une question qui sera certainement décidée, quand l'opposition à la législature de Saskatchewan ou d'Alberta sera en mesure de la porter devant le tribunal de dernière instance, à Londres.

Quand le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) prit la parole sur cette question d'exemption, il promit à la Chambre, particulièrement aux députés du Nord-Ouest, qu'il s'occuperait prochainement de cette question et tâcherait d'en venir à une entente avec le Pacifique-Canadien, dans le but de faire cesser cette exemption. Mais bien qu'on lui ait plusieurs fois depuis rafraîchi la mémoire à ce sujet, il néglige encore de faire les premières démarches. Nous voyons qu'il a accordé li-

brement des faveurs au Pacifique-Canadien sans tenter aucun compris. Cependant, s'il l'avait voulu, il aurait pu entrer en négociations avec la compagnie, et obtenir, en retour des faveurs qu'il lui accorderait, un dégrèvement de la population de l'Ouest en faisant cesser cette exemption.

Il est déjà tard, et je sais que la Chambre ne désire pas prolonger le débat. Je ferai dans une autre occasion les quelques remarques qui me reste encore à faire.

M. ALEXANDER W. CHISHOLM (Inverness: Monsieur l'Orateur, en prenant la parole pour la première fois, je puis vous promettre que je ne serai pas long. Ce n'était pas mon intention de prendre part à aucun débat à la présente session, car je n'ai pas l'habitude de parler en public, et de plus, je ne suis pas versé dans la procédure parlementaire, on a discuté certains sujet qui affectent mon comté, et je croirais manquer à mon devoir si je les laissais passer sous silence. Hier, l'honorable député de Cap-Breton (M. Maddin) a cru devoir s'éloigner de la discussion du budget pour s'occuper de l'industrie houillère et des moyens de transport dans le comté d'Inverness. Je crois que si l'honorable député avait consulté l'intérêt de son parti, il ne se serait pas occupé de ce comté, car s'il en est un dans tout le pays qui a bénéficié d'une façon permanente de la politique suivie par le gouvernement libéral, c'est celui d'Inverness. Quand je songe à la situation avant 1896 et que je la compare à celle d'aujourd'hui, je suis fier d'être partisan du Gouvernement. Je crois que mon honorable ami n'était pas moins mal avisé de parler de la condition de l'ouvrier d'Inverness avant 1896. Il était encore mal avisé de faire les comparaisons qu'il a faites. Je me rappelle bien la situation en 1896, et les difficultés qu'éprouvaient l'ouvrier à se trouver du travail.

Lorsqu'ils voulaient gagner une piastre ils étaient obligés d'aller dans la république voisine, et leur plus grand embarras était de trouver les moyens de se transporter dans ce pays. Les temps durs de cette époque furent la cause d'un exode de ce comté que nous n'oublirons jamais. En effet les travaillants quittèrent ce comté en si grand nombre—et je fais cette assertion sachant que j'aurai à la soutenir lorsque je retournerai dans le comté, qu'à certaines époques de l'année on pouvait marcher pendant cinq ou six heures sans rencontrer une douzaine de jeunes gens. Voyons quelle était la situation des cultivateurs avant 1896. Ils ne pouvaient vendre les produits de leurs fermes. Ils étaient tellement découragés qu'un grand nombre quittèrent le comté. Prenons les mineurs de charbon du comté d'Inverness, ces gens auxquels mon honorable ami de Cap-Breton-sud a porté l'autre jour une attention si particulière. Avant 1896 il n'y avait pas de mineurs dans le comté, bien que ce soit un des plus riches comtés miniers de la Nouvelle-Ecosse. Mais que voyons nous aujourd'hui? Nos travaillants n'ont pas besoin de quitter le comté ou la province s'ils veulent s'employer. Ils peuvent obtenir des gages supérieurs à ceux que l'on trouve dans aucun autre comté de la province. Les cultivateurs vendent leurs produits plus cher que dans aucun autre endroit à l'est de Montréal. Avant 1896 les propriétaires de mines étaient une quantité négligeable; bien que l'on eut de vastes terrains houilliers, on ne les exploitait pas. Mon honorable ami a dit que M. George H. Murray et quelques personnes associées avec lui ont obtenu une charte pour construire un chemin de fer depuis la partie sud du comté jusqu'à Chéticamp. Bien que ces personnes qui sont des gens d'affaire connaissants, possédassent la charte depuis longtemps, et bien qu'ils eussent fait tous les efforts possibles pour engager les capitalistes à mettre leur argent dans l'entreprise, ils ne purent réussir qu'en 1898. A cette époque McKenzie et Mann achetèrent la charte et construisirent un chemin de fer depuis le détroit de Canso jusqu'à la ville d'Inverness. Ils possèdent aussi une charte pour un chemin de fer depuis la ville d'Inverness jusqu'à Chéticamp. Mon honorable ami de Cap-Breton a cherché à faire croire qu'il était impossible à aucune compagnie de construire un chemin dans ce comté parce que McKenzie et Mann en avaient construit un jusqu'à la ville d'Inverness, et qu'ils possédaient une charte pour le continuer jusqu'à Chéticamp. Mon ami, me permettra de lui dire qu'une autre compagnie se prépare présentement à construire un chemin depuis un endroit sur le détroit de Canso appelé Cariboo, jusqu'aux carrières de Sainte-Rose. J'ai pleine confiance que cette compagnie construira ce chemin très prochainement; je suis même en possession de faits qui me permettent de croire que la construction va en commencer immédiatement. Plus que cela, je dirai que MM. McKenzie et Mann—j'ai eu ce renseignement d'un des principaux fonctionnaires de la compagnie, pas plus tard qu'hier— vont prolonger le chemin depuis Inverness jusqu'à Sainte-Rose, dans l'intention de développer les mines de Sainte-Rose. C'est un état de choses très satisfaisant pour les gens d'Inverness, mais qui était inconnu avant 1896. En 1898 on a exporté 345,943 tonnes de charbon, c'est là certainement un beau chiffre qui devrait satisfaire même mon honorable ami du Cap-Breton qui s'est tant intéressé au comté que j'ai l'honneur de représenter. Il y a là certainement une preuve convaincante du progrès réalisé dans ce comté pendant les derniers douze ans.

Mon honorable ami a aussi pris l'occasion de parler de la conduite du conseil municipal d'Inverness. Bien que je sois encore un jeune membre dans cette Chambre, j'ai cependant assez d'expérience dans la vie publique pour savoir qu'il ne convient pas à un jeune membre, et encore moins à un vieux, d'apporter des questions municipales dans la Chambre des communes. Je regrette que mon honorable ami de Cap-Breton-sud ne soit pas présent, parce que je voudrais qu'il entendit ces remarques. Je crois qu'il devrait hésiter à soulever les questions municipales d'Inverness dans la Chambre des communes. Ce conseil sait comment se conduire tout aussi bien que mon honorable ami sait s'acquitter de ses fonctions de député, et lorsqu'il attaque un conseil municipal de mon comté, je dois lui dire que sa conduite est puérile et infantile.

Le conseil municipal d'Inverness a jugé à propos de prolonger les délais pour l'achèvement complet du chemin, et je suis certain qu'en agissant ainsi, il a exaucé les vœux des contribuables de ce comté. Je sais que les honorables membres de la droite n'aiment pas à m'entendre parler des choses qui concernent la municipalité d'Inverness, mais j'y suis obligé pour répondre aux remarques de l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Maddin).

J'ai grande confiance dans les industries du comté d'Inverness. Je crois que ce comté est destiné à devenir un des plus riches du Canada dans un avenir rapproché. Il possède des ressources minières considérables qui se développent rapidement. Nous avons le plus beau comté agricol de la Nouvelle-Ecosse; nous avons aussi des pêcheries abondantes, et je suis certain qu'avant longtemps nous pourront convaincre l'honorable député de Cap-Breton-sud, qu'Inverness est capable de prendre soin de lui-même.

Je voudrais demander l'indulgence de la Chambre pour une minute ou deux pour me permettre de m'occuper d'une autre affaire en rapport avec les chemins de fer, parce que c'est un sujet sur lequel je désire appeler particulièrement l'attention de la Chambre. Le Gouvernement a nommé une commission pour faire l'inspection de ces embranchements de chemins de fer, et dire si dans son opinion il serait profitable pour le Gouvernement d'acquérir ces chemins de fer comme embranchements de l'Intercolonial. Je ne connais pas la nature des instructions qu'a reçues la commission, avant de partir pour accomplir sa mission, mais je crois qu'il est possible qu'on lui ait demandé de visiter et d'inspecter les lignes de chemins de fer les plus importantes dans la Nouvelle-Ecosse et dans le Nouveau-Brunswick, et je regrette qu'elle n'ait pas visité le chemin de fer du comté d'Inverness et n'ait pas fait rapport. On dira peut-être que ce chemin de fer n'est pas à vendre.

La commission ne savait pas s'il l'était ou non. Je dois dire que si la commission était allée visiter ce chemin de fer elle aurait constaté que c'est un des chemins de fer qui donne le plus de profit dans toute cette région, avec le Dominion Atlantic. L'honorable député du comté de Hants (M. Black) nous a donné la raison qui a empêché la commission de visiter le chemin de fer Dominion Atlantic; je ne puis pas donner celle qui l'a empêché de visiter celui du comté d'Inverness. Les citoyens d'Inverness désireraient beaucoup que leur chemin deviendrait partie de l'Intercolonial pour plusieurs raisons que je ne me propose pas d'exposer ce soir à la Chambre, parce que ce serait abuser de sa patience. Mais je regrette que la commission ne soit pas allée voir ce chemin afin de pouvoir dire au Gouvernement les conditions diverses qui en feraient, je prétends, un chemin très rémunérateur comme embranchement de l'Intercolonial. Je suis certain que le jour n'est pas éloigné où le chemin de fer Intercolonial devrait faire un effort pour acheter ce chemin. Cette ligne part d'un point sur le détroit de Canso à Inverness, et elle passe dans un des plus beaux comtés agricoles de la Nouvelle-Ecosse. Elle traverse trois villages importants, et elle transporte les produits de trois mines de charbon. Si l'on tient compte de toutes ces conditions, je suis certain que ce serait une affaire splendide pour le Gouvernement s'il achetait cet embranchement, et je crois que ce serait aussi une bonne chose pour le comté d'Inverness.

Il y a encore une autre question dont je voudrais parler. Je suis heureux que mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) soit à son siège ce soir. Je veux lui rappeler que bien que le chemin de fer Inverness soit en opération depuis huit ans, et qu'il forme un embranchement de l'Intercolonial, il n'y a jamais eu de gare à son raccordement, et je suis certain que les membres plus vieux de cette Chambre se rappellent parfaitement que cette question a été soulevée dans cette Chambre par mon prédécesseur, feu le docteur McLennan. Je ne crois pas qu'il me soit possible d'ajouter beaucoup d'autres choses aux remarques de mon regretté prédécesseur, mais je puis dire que je ne crois pas qu'en aucun autre endroit du Canada on souffrirait un état de choses semblable. Le chemin de fer d'Inverness et Richmond transporte des voyageurs jusqu'à ce raccordement. Ces voyageurs sont déposés là en plein air en attendant l'arrivée du train de l'Est ou de l'Ouest. Il leur faut souffrir les inclémences de la température. Il leur faut rester exposés aux pluies froides du printemps et de l'automne et aux tempêtes de neige en hiver. Je ne crois pas que dans une autre partie du pays on endurerait ces choses, et les citoyens d'Inverness devraient être les derniers à

souffrir ainsi, vu qu'ils ont fourni $2,000 par mille pour avoir ce chemin. Je ne crois pas que l'affaire avance d'une ligne si on la discute davantage. Mais si je reviens ici à la session prochaine, comme je l'espère, à moins d'en être empêché, j'espère que je ne serai pas dans l'obligation de saisir de nouveau le Gouvernement de cette question. Nous ne demandons pas un palais; nous serions satisfaits d'une petite bâtisse, suffisante pour mettre le public voyageur à l'abri.

Je suis certain que si les habitants d'Inverness croyaient que le Gouvernement ne construirait pas cette gare, qu'ils la construiraient eux-mêmes. Voilà tout ce que je veux dire sur ce sujet, ce soir, bien qu'il y aurait beaucoup d'autres questions concernant le comté d'Inverness dont je voudrais parler, mais comme il se fait tard et que c'est mon premier discours, je remercie la Chambre de son indulgence, et je n'abuserai pas plus longtemps de sa patience.

M. T. J. STEWART (Hamilton-ouest): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention d'abuser des instants de la Chambre à cette heure tardive de la discussion, surtout quand le sujet a été pour ainsi dire épuisé par nos honorables collègues des deux côtés de la Chambre.

Etant moi-même dans l'industrie et représentant un centre industriel, un des plus considérables du pays, je désire démontrer que les poêles et les ustensiles en "granit" ne jouissent pas d'une somme de protection suffisante.

Le Gouvernement, en élaborant les tarifs douaniers, n'a toujours qu'une chose en vue: fixer ces tarifs à un chiffre tel que les marchandises étrangères puissent pénétrer sur notre marché national. Plus il entre chez nous de produits étrangers, plus le Gouvernement fait tomber d'argent dans la caisse; et il laisse les industriels du pays se débrouiller comme ils peuvent. Ce système ne saurait servir les intérêts du Canada.

Les fabricants de poêles du pays ont placé $6,000,000 de capitaux dans cette industrie, et un million et un quart de ce montant sont exploités dans la seule ville de Hamilton. Or, durant les deux dernières années, les fabriques ont été en activité à peine sept mois sur douze.

Durant le reste du temps les ouvriers errent dans les rues, en quête d'ouvrage, pendant que nos magasins de détail tiennent en vente des poêles américains à des prix auxquels les fabricants canadiens ne sauraient conclure des affaires. De plus, depuis la crise qui a passé sur les Etats-Unis, les fabricants de poêles de la république ont inondé le marché canadien des produits de leurs usines à des prix contre lesquels nos industriels ne peuvent lutter.

Au cours des premiers mois de l'année passée, pas moins de quatre cents wagons chargés de ces objets, évalués à un demi-million de dollars, ont pénétré en Canada et dans le Nord-Ouest.

Eh bien, tous ces poêles auraient pu et devraient sortir de nos propres fonderies, si le tarif de la douane les protégeait suffisamment.

Maintenant, si l'on tient compte que les fabricants canadiens sont obligés d'importer des Etats-Unis, en payant un droit à la douane, plusieurs pièces entrant dans la fabrication des poêles, le tarif se trouve abaissé et passe en fait de 25 p. 100 à 14½ p. 100.

Je vous citerai un autre fait pour vous démontrer l'insuffisance du droit d'entrée. L'industrie de la fabrication des poêles a son centre à Chicago ou dans les environs et une seule usine emploie sept mille ouvriers, presque autant que toute l'industrie canadienne. Or, entre Chicago et Winnipeg, le prix de transport est de 50 cts le 100 livres, tandis que les envois chargés à Hamilton le tarif est d'un dollar par 100 livres.

Les usiniers américains peuvent compter sur une clientèle de 80,000,000 d'habitants, tandis que le nôtre n'est que de 7,000,000. Le fabricant américain produit cinquante poêles contre un sortant des usines canadiennes.

Les fabricants américains possèdent un autre avantage. Ils peuvent confier à un seul homme la fabrication de tous les poêles du même modèle, et cet ouvrier devient vite expert dans la confection de ce type particulier. Le fabricant canadien, en raison du petit nombre d'ouvriers à sa disposition, est obligé de donner au même homme plusieurs parties à faire, et nécessairement cela demande un ouvrier habile, capable en tout et qu'on doit payer un bon prix. Les fabricants américains confient aux ouvriers expérimentés la fabrication des pièces de surface et l'intérieur est donné à faire à des ouvriers ordinaires. Nos fabricants n'ont pas cet avantage, à cause de la production limitée de nos fonderies, et tous les fabricants canadiens souffrent de cet état de choses.

Monsieur l'Orateur, je sais de science certaine que les fabricants de poêles à Hamilton, depuis deux ans, n'ont pas payé aucun dividende ni fait aucun bénéfice. Les usines américaines n'ont rien à perdre en vendant leurs produits en Canada au prix coûtant, mais ils y trouvent deux avantages. Le premier est de ruiner les industriels canadiens et de s'emparer de leurs affaires; le second consiste à avoir toujours de l'ouvrage pour entretenir leurs ouvriers.

Il y a quelque temps, la maison Jones, de Binghampton (E.-U.), vendait des balances à foin en Canada au prix de $148 Le prix de l'objet canadien était de $125. Je me souviens avoir demandé, un jour, au gérant de cette maison comment il pou-

vait vendre ces balances à un prix aussi bas. Il me répondit que la maison avait évalué le nombre de balances qu'elle pourrait placer aux Etats-Unis et décida la fabrication d'un nombre supplémentaire de deux à trois mille de ces instruments. Ceux qu'elle ne peut vendre sur le marché national, elles les expédie en pays étrangers et fait encore un bénéfice, par le nombre plus grand des articles fabriqués.

Monsieur l'Orateur, si le Gouvernement relevait de 10 p. 100 le droit actuel, cela aiderait à nos fabricants à opérer des affaires avec bénéfice.

On me dira que ce relèvement du droit aurait pour conséquence de faire monter le prix des poêles, ce que je nie; mais pour les besoins de la discussion, je concède que le prix en serait augmenté d'environ $1.25 l'unité. Mais le même acheteur ne payerait ce supplément qu'une fois tous les quinze ou vingt ans. Certes, ce fardeau ne serait pas lourd, et le contribuable canadien qui trouverait à redire de payer un dollar de plus pour un poêle fabriqué dans son pays ne montrerait pas beaucoup de patriotisme et il devrait vite passer aux Etats-Unis.

Maintenant, monsieur l'Orateur, un mot au sujet du commerce du granit au pays. Il y a environ mille personnes qui s'adonnent au commerce du granit, et ce nombre est demeuré stationnaire depuis dix ou douze ans. Sur ce nombre, il y a à peu près vingt-cinq fabricants, les autres achètent en Angleterre et aux Etats-Unis des monuments taillés et prêts à être montés. Il y a suffisamment, de granit au Canada pour répondre à tous ses besoins, mais il repose dans les carrières à l'état brut. Ce Gouvernement n'a pas cherché à ouvrir et à développer nos carrières, tandis que les Américains, eux, exploitent toutes leurs carrières, et font un commerce lucratif. Dans les provinces du Bas-Canada, on a ouvert quelques rares carrières qui ne peuvent fournir que du granit de quatre ou cinq nuances. Nous sommes forcés d'aller chercher aux Etats-Unis notre granit à l'état brut, et de payer un droit pour son entrée au pays. Après l'avoir taillé en monuments, si nous désirons le renvoyer aux Etats-Unis, nous devons payer des droits de 50 à 65 p. 100, outre les 15 p. 100 payés sur la matière brute déjà importée, soit en tout 80 p. 100. Le granit d'Angleterre est exporté ici, moyennant un droit de 30 p. 100, et les monuments des Etats-Unis moyennant un droit de 35 p. 100. Nos manufacturiers pour leur faire concurrence sont forcés de payer un droit de 80 p. 100.

Maintenant, quelque membre pourrait dire: "Pourquoi ne pas ouvrir nos carrières?" La raison en est que le coût d'exploitation d'une carrière serait de $40,000 à $45,000. Pas un homme ne dépensera cette somme s'il ne doit avoir que vingt à vingt-cinq clients. Mais, si tous s'occupaient de cette fabrication, il y aurait alors un bon marché dans ce pays, et les carrières rapporteraient un bon profit. Maintenant, monsieur l'Orateur, prenez en considération que les fabricants, en Angleterre, taillent leurs monuments à la carrière même, et n'ont aucun transport à payer sur la matière brute, qu'ils paient moins que la moitié de notre prix pour la main-d'œuvre, qu'ils peuvent exporter leurs monuments au Canada au même prix de transport que je pourrais les envoyer à cent ou cent vingt-cinq milles d'ici.

Monsieur l'Orateur, il y a à New-York la société Townsend et Townsend qui vend, sur une large échelle, dans ce pays, qui exporte ses monuments à Montréal, se conforme à la loi des douanes d'entrée, et envoie la marchandise à destination, en payant, je suppose, les taux locaux de transport. Je me demande pourquoi une société obtiendrait ses permis de douane au port d'entrée de Montréal, et paierait les taux locaux de transport, plutôt que les frais de transport direct jusqu'à destination, à moins qu'il y ait quelque bonne raison que l'on ne connait pas. Si j'achète un char de granit des Etats-Unis, les droits et les frais de transport sont plus élevés que le prix d'achat de la matière brute. Je dois entrer en concurrence avec une société qui n'a pas de transport à payer sur la matière brute et dont la main-d'œuvre coûte moins que la moitié du prix que je paie. Maintenant, quelqu'un pourrait me dire qu'il ne voit pas pourquoi nous ne pourrions pas fabriquer nos monuments, chez nous, à aussi bon marché que dans les autres pays. C'est très clair. Aux Etats-Unis, on a une machine qui peut polir environ cent cinquante pieds par jour, au coût d'environ $12. Ici, pour faire exécuter le même travail à la main, nous paierions $60. Mais, me dira-t-on, pourquoi ne pas employer cette machine ici. Tout simplement, parce que je ne l'emploierais pas une journée par mois, vu que le marché, ici est trop restreint.

En terminant, je désire vous donner une idée de l'effet produit au pays si tous les monuments étaient fabriqués au Canada. A Hamilton, il y a huit sociétés qui s'occupent de la vente des monuments. Je suis le seul manufacturier, et je paie, en salaires seulement environ $10,000 par année. Les autres sept paient à peu près $15,000 par année. En tout, cela fait $25,000. Monsieur l'Orateur, si les monuments étaient fabriqués à Hamilton, le montant des salaires serait d'environ $75,000, au lieu de $25,000. Ce montant serait gardé dans le pays au lieu d'être réparti aux ouvriers de pays étrangers.

Si donc, dans une petite ville comme Hamilton, on pourrait garder pour nos ouvriers une somme de $50,000, au lieu de la donner en salaires dans des pays étrangers, c'est une preuve évidente que notre pays perd beaucoup avec le tarif actuel.

Je désire, avant de reprendre mon siège, ajouter quelques mots sur la qualité de notre granit. J'ai eu le plaisir d'exposer à l'exhibition pan-américaine de Buffalo un morceau de granit de la carrière de Gananoque. Bien qu'il y eût, à cette exhibition, cent soixante espèces de granit, je suis heureux de déclarer que j'ai obtenu la médaille de bronze, mon granit ayant été reconnu de la meilleure qualité.

(La motion est adoptée et la Chambre se déclare en comité des voies et moyens.)

L'hon. M. FIELDING: Comme plusieurs députés ont exprimé le désir que l'on ne procède pas, ce soir, à la discussion des résolutions, je propose que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de ses libérations et demande l'autorisation de siéger à nouveau.

(La motion est adoptée et rapport est fait de l'état des délibérations.)

CLOTURE DE LA SEANCE—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING propose de lever la séance.

M. MONK: L'honorable ministre voudrait-il nous dire quel sera le programme des travaux pour demain?

L'hon. M. FIELDING: Une motion sera faite pour siéger à nouveau en comité des voies et moyens et si un peu plus tard il reste assez de temps, je crois que c'est l'intention de discuter le bill de l'emprunt du Grand-Tronc.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et quarante minutes, mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 28 avril 1909.

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

RENVOI D'UNE MOTION CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CANADA LIFE.

M. PARDEE propose:

Que le bill (n° 56) concernant la compagnie d'assurance Canada Life soit inscrit à l'ordre du jour, pour être discuté en comité général, lundi prochain.

M. HENDERSON: Je ne saisis pas bien le but de cette motion et l'honorable député devrait l'expliquer. A-t-il l'intention de proposer lundi qu'il soit renvoyé devant le comité des banques et du commerce? Ce serait, à mon sens, la procédure régulière à suivre, vu que la Chambre ne peut pas remettre ce bill à l'étude avant que ce comité ait fait un rapport. Si mon honorable ami se propose simplement de ramener la question devant la Chambre, sa motion est irrégulière, mais ce qu'il devrait demander par cette motion, c'est que ce bill (n° 56) soit renvoyé devant le comité des banques et du commerce, pour qu'il soit étudié là d'abord, puis par la Chambre. La compagnie a donné de nouveaux avis de ce bill et la Chambre doit permettre au public de prendre avantage de ces nouveaux avis pour être entendu devant le comité et faire valoir ses raisons pour ou contre le bill, avant que la Chambre soit appelée à se prononcer.

L'honorable député dit qu'il n'a pas l'intention de demander lundi que le bill soit renvoyé devant le comité des banques et du commerce. Alors cette motion ne peut pas être adoptée, car le public, les porteurs de polices qui peuvent avoir des objections au bill, devraient avoir l'occasion de se présenter devant le comité pour faire valoir ces objections.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Ceci n'est qu'un avis de motion. Je n'exprime en ce moment aucune opinion sur ce qui devra être fait lundi, lorsque la question viendra devant la Chambre.

M. HENDERSON: Alors, je comprends que nous pourrons encore renvoyer le bill devant le comité des banques et du commerce.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas dit cela; pour le moment il ne s'agit que d'un avis de motion qui sera proposée lundi; je n'ai exprimé aucune opinion.

M. HENDERSON: Cette motion demande simplement que le bill soit inscrit à l'ordre du jour.

M. l'ORATEUR: Je crois que cette motion est inutile et que le bill apparaîtra à l'ordre du jour.

M. HENDERSON: Il est déjà inscrit à l'ordre du jour et il pourra être mis en discussion lundi.

QUESTIONS.

EDWARD S. CARTER, EMPLOYE SESSIONNEL.

M. DANIEL demande:

1. Edward S. Carter est-il employé sessionnel, ou à quelque autre titre, par le Gouvernement ou la Chambre des communes?
2. Dans l'affirmative, quels sont ses émoluments, et quelles sont ses fonctions?
3. A-t-il été payé, ou le sera-t-il, pour le temps pendant lequel il a été absent d'Ottawa?

4. Son Honneur l'Orateur sait-il que ledit Edward S. Carter a récemment passé un assez long temps à Saint-Jean (N.-B.), au sujet de l'élection municipale qui a été tenue récemment?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre):

1. M. Carter a été employé temporairement comme clavigraphiste et commis aux écritures à la Chambre des communes durant la présente session.

2. Il reçoit, quand il est employé, $4 par jour et ses fonctions consistent à faire le travail qui lui est commandé, surtout de la clavigraphie et des écritures.

3. Il n'a pas été payé et ne le sera pas pour le temps qu'il a été absent d'Ottawa.

4. M. l'Orateur est informé que M. Carter a été absent quelques jours après les vacances de Pâques. M. Carter déclare qu'il n'a pris aucune part à l'élection en question et que pendant son absence il n'a été que trois jours à Saint-Jean.

MONUMENT A ALEX. MUIR.

M. MACDONELL demande:

A-t-on demandé au Gouvernement de contribuer au fonds destiné à conserver la mémoire de Alexander Muir? Dans l'affirmative, le Gouvernement a-t-il l'intention d'insérer dans le budget une somme applicable à cet objet?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le Gouvernement a reçu une demande à cet effet et la question est à l'étude.

TRANSCONTINENTAL NATIONAL.— J. AYLEN.

M. LENNOX demande:

1. M. J. Aylen a-t-il, en quelque temps que ce soit, été employé en qualité d'ingénieur régionnaire, ou a-t-il rempli quelque autre fonction, sur le chemin de fer transcontinental?

2. M. Aylen est-il encore employé à quelque titre que ce soit sur ce chemin de fer? Dans l'affirmative, où?

3. S'il a été renvoyé du service, quelle est la raison de ce renvoi?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. John Aylen était ingénieur adjoint sur la section "D" du mois de février 1905, au mois d'octobre 1907; ingénieur intérimaire, du mois d'octobre 1907, au mois de septembre 1908, et ingénieur conjoint, jusqu'à la fin de 1908.

2. Non.

3. Il a démissionné volontairement en décembre 1908.

PRODUITS MARAICHERS.

M. WALLACE demande:

1. Quelles ont été les importations totales de produits maraîchers pour les années de 1900 à 1908, inclusivement?

2. Quel montant total a été perçu sur ces produits?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes): Voici un état contenant les renseignements demandés:

PRODUITS MARAICHERS—QUANTITÉ, VALEUR ET DROITS PERÇUS.

Exercices.	Melons.			Pommes de terre.			Tomates fraiches.			Légumes, frais ou salés a sec, n.a.p	
	Quantité.	Valeur.	Droits.	Boisseaux.	Valeur.	Droits.	Boisseaux.	Valeur.	Droits.	Valeur.	Droits.
		$	$ c.		$	$ c.		$	$ c.	$	$ c.
1900	212,989	10,370	2,592 40	101,468	68,753	15,220 57	14,583	26,161	5,529 63	194,245	48,531 78
1901	156,413	9,604	2,401 00	136,171	88,501	20,425 68	21,787	37,507	8,007 43	211,795	52,448 05
1902	189,394	12,247	3,061 75	81,197	87,259	12,179 55	19,343	53,906	9,259 20	182,293	45,489 51
1903	262,281	16,331	4,082 45	407,487	228,848	61,114 80	31,786	69,014	13,258 60	210,983	52,726 29
1904	271,219	21,486	5,371 50	77,520	78,219	11,623 05	51,291	103,591	20,617 30	340,254	85,080 92
1905	511,820	29,256	7,314 00	513,927	228,367	77,082 70	46,810	103,560	19,718 00	415,900	103,927 70
1906	505,689	35,087	8,771 75	223,639	123,643	33,475 86	51,454	116,586	21,949 40	352,699	88,270 06
1907 (9 mois)	532,758	37,901	9,462 69	94,504	70,956	14,652 85	33,140	58,070	12,756 74	224,577	60,733 61
1908	435,246	47,122	13,058 23	245,042	192,566	49,003 92	49,335	128,771	38,631 30	541,171	162,281 85

MISE A L'ORDRE DU JOUR DE QUELQUES PROJETS DE LOI.

M. McGRANEY propose:

Que les projets de loi suivants, provenant du Sénat, soient inscrits au feuilleton, à titre de bills d'intérêt privé devant subir leur deuxième lecture vendredi prochain.

Le 1er (n° 157), relatif au divorce de John Dennison Smith:

Le 2e (n° 158), concernant la banque de Winnipeg;

Le 3e (n° 160), constituant en corporation la société canadienne de la Croix Rouge;

Le 4e (n° 161), constituant en corporation l'Equity, compagnie d'assurance sur la vie.

Cette motion est adoptée.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LES VOIES ET MOYENS DU BUDJET.

Sur proposition de l'honorable M. Fielding, la Chambre se forme en comité des voies et moyens pour délibérer sur un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de modifier le tarif des douanes de 1907 comme il suit:

Les articles suivants sont insérés au tableau "A", savoir:

	Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne.	Tarif intermédiaire.	Tarif général.
135b. Le sucre brut tel que décrit à l'article 135, quand on l'importera pour être raffiné au Canada par les raffineurs canadiens, en quantité de sucre raffiné par lesdits raffineurs durant les années civiles 1909, 1910 et 1911 de sucre produit de la betterave canadienne et une quantité égale à celle du sucre raffiné par lesdits raffineurs durant les années civiles 1912 et 1913 de sucre produit au Canada de la betterave canadienne—le tout sujet aux règlements du ministre des Douanes.			
Par cent livres de l'épreuve maximum de soixante-quinze degrés au polariscope....	31½ cts.	31½ cts.	31½ cts.
Et par cent livres pour chaque degré additionnel au-dessus de soixante-quinze degrés..	1 cent.	1 cent.	1 cent.
Pourvu que le sucre importé en vertu de cet article ne soit pas imposé d'un droit spécial.			
L'effet de cet article prendra fin le 31 décembre 1914.			

M. HENDERSON: Cette résolution me paraît semblable à celle qui se trouve déjà insérée dans le tarif; la seule différence réside dans la prolongation du délai.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas tout à fait cela. Pour ce qui est des trois premières années, la résolution est la même; elle est modifiée à l'égard des deux suivantes.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi fait-on en sorte que le sucre importé sous le régime de cet amendement ne soit assujéti au droit spécial?

L'hon. M. FIELDING: Par droit spécial on entend d'ordinaire celui qui vise la mévente (dumping). Le sucre importé à la faveur du nouvel article n'entre pas dans la catégorie des produits qu'on a voulu frapper d'un droit spécial.

M. R. L. BORDEN: Cette disposition se rattache-t-elle de quelque façon à la surtaxe?

L'hon. M. FIELDING: Non; cet amendement est complètement étranger à la surtaxe.

(L'article est adopté).

135c. Le sucre brut tel que décrit à l'article 135 du tarif, quand il est importé pour être raffiné au Canada par une compagnie de raffinage qui n'est pas engagée dans le raffinage des sucres produits de la betterave canadienne, jusqu'à concurrence d'un cinquième du poids du sucre raffiné avec le sucre brut par telle compagnie de raffinage au Canada pendant l'année civile au cours de laquelle tel sucre brut a été importé, sous l'autorité de règlements prescrits par le ministre des Douanes.			
Par cent livres à l'épreuve maximum de soixante-quinze degrés au polariscope....	31½ cts.	31½ cts.	31½ cts.
Et par cent livres pour chaque degré additionnel au-dessus de soixante-quinze degrés..	1 cent.	1 cent.	1 cent.
Pourvu que le sucre importé en vertu de cet article ne soit pas sujet à un droit spécial.			

L'hon. M. FOSTER: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire en quoi cet article est plus avantageux que la loi actuelle?

L'hon. M. FIELDING: Advenant le cas où, pour des raisons diverses, le sucre des Antilles viendrait à manquer, il serait loisible aux raffineurs d'importer une faible quantité de sucre étranger sous le régime du tarif de faveur. Ils ne seront admis à bénéficier de cette disposition que lorsque nous aurons la certitude qu'ils se trouvent

obligés d'acquitter des droits plus élevés sur le sucre de provenance étrangère. En pareil cas, nous considérons que leur situation serait désavantageuse.

M. HENDERSON: D'après ce que le ministre disait l'autre jour, on ne se plaint pas seulement du manque de sucre; on se plaint anssi de ce que les planteurs des Antilles élèvent le prix de leur sucre à cause du double droit et le vendent trop cher aux raffineurs canadiens, plus cher qu'ils ne le vendent aux raffineurs anglais.

Cet article modifié du tarif ne s'appliquera-t-il qu'au cas d'une récolte déficitaire, ou bien les raffineurs pourront-ils s'en prévaloir pour faire leurs achats, même lorsque l'approvisionnement sera suffisant?

L'hon. M. FIELDING: Oui. La proportion permise est relativement faible, et les raffineurs auront le droit d'importer librement cette quantité de sucre.

M. AMES: Bien que les avis soient partagés relativement à l'existence d'un trust, la loi, si je ne me trompe, sera exécutoire dans tous les cas.

L'hon. M. FIELDING: S'il était absolument certain et incontestable qu'un trust existe et se maintiendra probablement, nous serions peut-être obligés d'appliquer un remède plus violent. Les raffineurs sont libres d'importer sans aucune réserve cette quantité restreinte de sucre sous le tarif de faveur.

M. AMES: Si l'on constatait qu'il n'y a pas de coalition commerciale, la loi s'appliquerait quand même?

L'hon. M. FIELDING: Dans ce cas, il conviendrait de la remettre à l'étude lors d'une autre session.

M. AMES: Si je suis bien renseigné, les exportateurs de sucre des Antilles nient l'existence d'une semblable coalition.

L'hon. M. FIELDING: En effet.

M. AMES: Et ils considèrent qu'ils ont un grief contre nous. A leurs yeux, les observations que l'honorable ministre a faites l'autre jour devant la Chambre leur sont préjudiciables et nuisent à l'entente cordiale qui devait exister entre les colonies anglaises, et qui amènera un jour, nous l'espérons, l'échange d'une quantité considérable de denrées. Une commission dont le ministre des Finances est ou sera membre ne s'est-elle pas réunie, ou n'est-elle pas à la veille de se réunir pour décider de la vérité ou de la fausseté des allégations concernant l'existence d'un trust?

L'hon. M. FIELDING: L'exposé budgétaire fait mention de la commission dont parle l'honorable député. Les autorités impériales se proposent de créer une commission d'enquête sur les relations commerciales entre le Canada et les Antilles. Lord Crewe a eu l'amabilité d'exprimer le désir que je fasse partie de cette commission. Cette question n'est pas encore réglée officiellement. En tout cas, le Canada aura un représentant dans la commission. L'objet de cette dernière n'est pas de se renseigner surtout sur ce point, mais de faire une enquête générale sur la situation commerciale, bien que cette question sera examinée incidemment, je n'en doute pas. Je sais que, depuis le dépôt du présent projet de résolution, les exportateurs des Antilles affirment qu'il n'existe pas de semblable coalition. Toutefois, il est avéré que les raffineurs de Montréal ont importé, l'an dernier des quantités considérables de sucre étranger en payant le droit le plus élevé parce que, prétendaient-ils, ils ne pouvaient pas se procurer de sucre des Antilles.

M. AMES: Le ministre a-t-il considéré que la mise en accusation et la punition des exportateurs des Antilles, à la veille d'une réunion où les différentes parties de l'empire britannique rechercheront les moyens d'accroître leurs rapports commerciaux, pourront nuire à la conclusion d'arrangements réciproques?

L'hon. M. FIELDING: Ceux qui s'occupent de l'exportation du sucre des Antilles préféreraient sans doute que cette disposition ne se trouvât pas dans la loi douanière; pourtant, ils n'ont guère lieu de se plaindre. Nous leur avons accordé cette préférence depuis bon nombre d'années sans obtenir d'avantages réciproques. Bien que nous ne récriminions pas à ce sujet, ils n'ont pas de motif de se plaindre s'il nous plaît de leur retirer une faible partie des faveurs que nous leur accordions auparavant. Nos amis des Antilles n'ont pas lieu de dire que c'est là une preuve d'inimitié de notre part.

M. AMES: Le ministre croit donc que c'est plutôt une mesure de précaution qu'une punition?

L'hon. M. FIELDING: Oui. Si c'était une punition, il faudrait accorder aux raffineurs un privilège beaucoup plus grand. Si un trust existe, cette disposition engagera les exportateurs des Antilles à examiner sérieusement si leur ligne de conduite est sage ou imprudente. D'un autre côté, s'il n'y a pas de coalition entre eux, ils n'auront guère à souffrir de l'application du tarif de faveur à l'importation au Canada de cette faible quantité de sucre provenant de l'étranger.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances dira-t-il si des négociations ont eu lieu ou si des communications ont été échangées entre les autorités canadiennes et le gouvernement américain relativement à la réciprocité de commerce entre les deux pays quant aux billes de bois, à la pulpe

et au bois de service? Cette question a été fort discutée aux Etats-Unis et ces articles ont fait l'objet de diverses dispositions de la loi douanière dont le congrès américain est actuellement saisi. Le ministre des Finances peut-il nous fournir des renseignements à ce sujet?

L'hon. M. FIELDING: Je ne voudrais rien affirmer de crainte que quelques-uns de mes collègues n'eussent reçu des communications; mais, ayant fait cette réserve, je dirai qu'il n'y a pas eu d'échange de correspondance avec les autorités américaines.

L'hon. M. FOSTER: Le Gouvernement, ou l'un de ses membres responsables, a-t-il donné lieu de croire que, si les Etats-Unis proposaient la réciprocité en ces matières, le Canada accueillerait favorablement cette proposition?

L'hon. M. FIELDING: Je ne sache pas que rien de semblable ait eu lieu et je considère que c'est excessivement improbable. Le premier ministre me rappelle qu'il n'y a pas eu de correspondance sur ce sujet.

(Il est fait rapport du projet de résolution qui est lu une 1re et une 2e fois et adopté.)

L'hon. M. FIELDING demande à présenter un projet de loi (n° 162) tendant à modifier le tarif des douanes de 1907.

—Ce projet ne fait que ratifier la résolution que nous venons d'adopter, en ajoutant l'article d'usage concernant son entrée en vigueur le lendemain matin du jour où a été prononcé le discours sur la situation financière, c'est-à-dire le 21 avril.

(La motion est adoptée; le bill est lu une 1re et une 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.) ral.)

M. R. L. BORDEN: Je désire savoir si le Gouvernement a réfléchi à l'attitude qu'il doit prendre dans l'affaire mentionnée par le représentant de Toronto-nord, et s'il entend faire une déclaration sur ce sujet pendant la présente session.

L'hon. M. FIELDING: Il n'a pas été question de prendre des mesures immédiates. Il existe encore tant d'incertitude concernant le tarif américain qu'il ne serait pas sage de prendre une décision dans le moment. Lorsque ce tarif aura force de loi, certains de ses articles pourront s'imposer à l'attention du Gouvernement; mais, vu l'état où il se trouve actuellement au congrès, nous ne croyons pas sage de prendre des mesures immédiates ou en prévision de l'avenir.

(Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL TENDANT A AUTORISER UN PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. M. FIELDING propose la 2e lecture du bill (n° 128) tendant à autoriser un prêt à la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique.

M. R. L. BORDEN: Avant que cette motion soit adoptée, je désire soumettre à la Chambre certaines observations concernant l'état de la question, eu égard au débat qui a déjà eu lieu sur le projet de résolution. Un grand nombre d'événements se sont déroulés depuis le 30 juillet 1903, jour où le premier ministre a prononcé, à l'occasion de la 1re lecture du projet de loi, un long discours qui couvre près de quarante colonnes du hansard, sans avoir eu la courtoisie de nous transmettre, au préalable, une copie du bill qu'il ne nous a remise qu'à la fin de son discours, conduite qui ne nous a pas permis, cela va sans dire, d'examiner ou d'étudier le projet de loi à ce moment-là et avant de répondre à son discours.

Dans cette circonstance, le premier ministre a fait maintes prédictions, quant au résultat et quant au coût de cette entreprise qui, dit-on, doit être considérée comme un monument politique érigé en son honneur. Eh bien, tout ce que je puis dire c'est que, s'il était question de commémorer cet événement, je suggérerais de construire deux monuments—l'un, à Moncton, pour rappeler les prédictions concernant le coût de l'entreprise; l'autre, à Prince-Rupert, pour en rappeler le coût réel—afin que personne ne puisse voir les deux, sauf à de grandes intervalles de temps et d'espace.

Lorsque, cinq ans plus tard, nous considérons que le Gouvernement nous avait déclaré solennellement, en premier lieu, qu'il possédait des masses de renseignements, les plus certains et les plus précis qu'on pouvait désirer—c'est ce qu'il voulait dire, j'imagine—non seulement au sujet des avantages qu'offrirait la voie ferrée, une fois parachevée, mais au sujet du coût de cette entreprise, nous sommes stupéfaits de l'écart qui existe entre les prédictions basées sur ces renseignements et les résultats obtenus jusqu'à ce jour. Si nous comparons la déclaration solennelle, faite devant la Chambre et basée sur des masses de renseignements et sur la réputation et le savoir du premier ministre, d'après laquelle la section des montagnes devait coûter $18,000,000, au dernier rapport du fonctionnaire que l'Etat a préposé à la surveillance de la division de l'Ouest, rapport qui a appris à la députation et au public que cette section des montagnes a coûté $67,000,000, au lieu de $18,000,000, nous nous rappelons ces paroles d'un célèbre penseur et écrivain allemand: "Rien n'est aussi terrible que l'ignorance qui agit".

La construction d'un chemin de fer transcontinental au Canada est une entreprise colossale, et je comprends parfaitement que la population canadienne ne doit pas reculer devant le solution de ce grand problème, soit dans l'Est ou dans l'Ouest, soit dans toute l'étendue du pays, de l'Atlantique au Pacifique. Mais il y a des gens qui semblent prendre pour acquis qu'une puissante compagnie de chemin de fer qui se lance dans une semblable entreprise a incontestablement droit à toute l'aide que les ressources du pays peuvent lui procurer.

Ce n'est pas ainsi que j'envisage la situation. Il se peut qu'il soit très avantageux pour la population du pays—comme cela lui a été avantageux par le passé—qu'une aide publique soit accordée aux grands projets de moyens de transport. C'est ce que l'on a fait dans le cas du Pacifique-Canadien et dans celui du Canadian-Northern. La dernière aide, mais non la moins importante a été accordée à l'entreprise qui est l'objet de la présente discussion. Mais il me semble qu'il n'est pas trop tard pour insister sur l'importance de la déclaration faite à la Chambre par le premier ministre en 1903 et réitérée en 1904, à l'effet que le chemin de fer du Grand-Tronc fait partie de cette entreprise, qu'il la commandite et qu'il en est l'âme. La proposition que l'on fait aujourd'hui au peuple du Canada est celle-ci: Le Grand-Tronc étant le commanditaire et l'âme de cette entreprise, demande au peuple du Canada de lui rembourser les $7,000,000 qu'il y a placés. Il se peut qu'il soit encore de l'intérêt du pays de consentir à cela, bien que ce soit là une proposition assez raide, si l'on considère ce qui nous a été promis et déclaré en 1903-1904. Il se peut qu'il soit de l'intérêt du pays de faire cela plutôt que de permettre que les travaux soient suspendus, et que le crédit, non seulement de cette compagnie, mais du Canada tout entier, soit compromis par le fait. Mais avant que ce bill soit voté en deuxième délibération, je désire faire remarquer que, non seulement le Grand-Tronc-Pacifique est en difficulté au sujet de cette entreprise, mais qu'en sondant un peu l'avenir et en tenant compte des conditions de ce marché, il est facile de prévoir que le Gouvernement lui-même sera bientôt en difficulté à ce sujet. L'une des raisons pour lesquelles j'ai cru devoir prendre la parole à l'occasion de la deuxième lecture de ce bill, avant qu'il aille en comité, c'est que je crois nécessaire de dire en quoi quelques-unes de ces difficultés consistent, à mon avis, et de demander au Gouvernement s'il a étudié ces difficultés et s'il se propose, ou s'est proposé d'en arriver à une entente avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, en vue de prévenir certaines conséquences malheureuses qui pourraient en résulter pour le pays et qui, à mon avis, devront probablement en résulter.

M. R. L. BORDEN.

J'ai déjà insisté sur le coût probable de cette voie ferrée. En chiffres ronds, d'après les meilleurs renseignements que j'ai pu tirer des déclarations des honorables membres eux-mêmes, la voie complète coûtera environ $300,000,000. La division de l'est coûtera au moins $180,000,000, probablement $190,000,000, lesquels devront être entièrement payés à même le revenu du Canada. Si mon estimation est exacte —et je l'ai basée sur les renseignements que je tiens du Gouvernement lui-même— la division de l'Ouest coûtera entre $100,000,000 et $120,000,000. Et si vous examinez un instant les détails des dépenses, vous constaterez qu'ils donnent à peu près ce résultat. Le Gouvernement fournit en argent, relativement à l'intérêt sur la section des montagnes—intérêt payé par la population du pays sans le moindre recours —$13,413,750. Le Gouvernement fournit en garanties et obligations, tant pour la section des prairies que pour celle des montagnes, $66,658,000; puis, il y a l'emprunt maintenant projeté de $10,000,000. Additionnez cela et vous arrivez à un total de $90,101,750. Vous constaterez de plus que le chemin de fer du Grand-Tronc, garantit des obligations, d'après les renseignements produits par le Gouvernement, au montant d'environ $28,750,000.

Or, il est évident aux yeux de chacun que l'unique garantie réelle que nous ayons pour cet emprunt et ces garanties ce sera le succès de l'entreprise. Si l'entreprise ne réussit pas, nous n'avons aucune garantie réelle. En ce qui me concerne, je n'hésite pas à dire que je compte sincèrement sur le succès final de l'entreprise. Cependant, s'il y a un risque—et nul ne saurait dire qu'il n'y a aucun risque dans une grande entreprise de ce genre—nous nous chargeons d'environ les neuf dixièmes de ce risque et le chemin de fer du Grand-Tronc se charge d'environ un dixième. Il est inutile de rappeler aux membres de cette Chambre, à quelque parti politique qu'ils appartiennent, que le chemin est construit à même des fonds provenant de deux sources. La majeure partie de l'argent employé à la construction du chemin a été fourni par le peuple du Canada, ou sur son crédit, et le reste par l'influence et l'appui financier de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.

Si l'on considère comme une seule grande entreprise de chemin de fer le grand chemin de fer transcontinental allant de Moncton dans le Nouveau-Brunswick à Prince-Rupert, dans la Colombie-Anglaise, le pays fournit environ les neuf dixièmes des fonds de l'entreprise et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc en fournit environ le dixième. Or, quel avantage le peuple du pays, représenté par le Gouvernement reçoit-il d'un côté et que fait le chemin de fer du Grand-Tronc, de l'autre? Je

ne parle pas dans le moment de l'avantage que le peuple peut retirer du fait d'avoir une grande ligne de transport s'étendant de l'Atlantique au Pacifique. Je n'oublie pas cela et je ne cherche pas à déprécier cet avantage. Mais si l'on considère l'avantage direct au point de vue financier et les résultats que produira cette entreprise de chemin de fer, vous remarquerez que le chemin de fer du Grand-Tronc, en retour pour l'appui financier et la garantie qu'il donne à cette entreprise, reçoit, ou plutôt a déjà reçu, des actions ordinaires dans cette compagnie au montant de $25,000,000, des actions ordinaires payées pour une considération tout simplement nominale. Vous consterez que le peuple du Canada, qui a donné son appui financier à cette entreprise, jusqu'à concurrence des neuf dixièmes de l'argent nécessaire à la construction du chemin sur tout son parcours, n'a pas reçu un seul dollar, sous ce rapport du moins, de bénéfice dans cette entreprise. Le Canada ne recevra pas un seul sou des grands profits futurs qui résulteront de l'exploitation du chemin, s'il réussit, comme nous l'espérons tous, non seulement dans un avenir éloigné mais même dans un avenir immédiat. Or, y a-t-il une raison particulière pour que pareil état de chose résulte de cette proposition? Est-ce que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ou toute autre compagnie au Canada possède un droit acquis à l'aide du Gouvernement pour les fins de la construction d'une voie ferrée à travers la meilleure partie du Canada, de telle sorte que, bien que recevant un appui financier aussi splendide, aussi énorme que celui qui vient d'être accordé par le peuple du Canada à l'entreprise du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique elle doive recevoir $25,000,000 d'actions ordinaires, tandis que le peuple du Canada, représenté par le Gouvernement actuel ne doit recevoir aucun dédommagement de ce genre?

Monsieur l'Orateur, nous avons discuté en 1904 et nous avons proposé une résolution à ce sujet et, pour ma part, je suis resté du même avis. Je crois que si notre proposition eut été adoptée par le Gouvernement, il en serait résulté un avantage pour le peuple du pays, beaucoup plus considérable que celui qui résultera de cette proposition. Nous avons dit en 1904 que vu que le peuple du Canada fournissait les neuf dixièmes de l'appui financier nécessaire pour construire ce grand chemin de fer transcontinental, il y avait tout lieu de croire qu'il eut été sage de faire un pas de plus et de fournir le tout au lieu des neuf dixièmes, afin de posséder toute la voie de l'Atlantique au Pacifique, formant ainsi une grande route nationale dans toute l'acception du mot. Pour ma part, je n'ai pu apprécier les arguments du Gouvernement sous ce rapport. Je ne devrais pas donner le nom d'argument à ce qui a été dit en opposition à cette idée, parce que, en toute sincérité, je n'ai jamais entendu de la part de la droite rien qui puisse mériter ce nom, dans tout ce qui a été dit à l'encontre. Si vous engagez votre crédit ou si vous donnez votre argent pour l'établissement d'une grande route d'utilité publique, quel est le but spécial que vous vous proposez en cédant cette grande voie à une compagnie de chemin de fer? Je fais maintenant une distinction formelle entre la possession par le Gouvernement et l'exploitation aux frais de l'Etat. Je dois admettre que l'exploitation de l'Intercolonial par l'Etat n'a pas été couronnée d'un grand succès, et je ne crois pas que nous ayons eu, depuis dix ans surtout, en ce qui concerne l'exploitation du chemin de fer intercolonial une expérience qui soit de nature à nous encourager à entrer dans cette voie, jusqu'à ce que nous ayons démontré—comme nous pouvons le faire à mon sens—que le chemin de fer intercolonial ou tout autre chemin de fer de l'Etat peut être exploité au Canada aussi économiquement et aussi efficacement que toute autre voie ferrée appartenant à des compagnies, soit en ce pays soit ailleurs. Jusqu'à présent nous ne l'avons pas démontré. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux se propose de prendre des mesures qui, croit-il, devront avoir pour résultat d'importants avantages, et j'espère et je souhaite que ses prévisions puissent se réaliser.

Mais pour en revenir à l'argument dont je viens de parler, pourquoi céderions nous une grande route d'utilité publique pour la construction de laquelle nous avons payé? Pourquoi, en 1904, le Gouvernement a-t-il désiré faire cela? Est-il de l'intérêt du peuple du Canada que nous cédions toutes nos forêts à une compagnie privée, fondée dans un but de spéculation ou dans un but d'exploitation? Est-il à désirer que nous cédions tous nos pouvoirs hydrauliques? Est-il à désirer que nous cédions toutes nos mines et terrains miniers? Ne serait-il pas plus sage d'adopter la ligne de conduite suivie par le gouvernement provincial d'Ontario, qui concède toutes ses richesses forestières et minières à des conditions telles que les droits régaliens, octrois et loyers sont reçus proportionnellement à l'accroissement de valeur de ce domaine public, d'année en année. Donc, le moins que je puisse dire c'est que le dernier mot de la sagesse ne consiste pas à mon sens à engager le crédit du Gouvernement du pays, comme on l'a engagé en 1903-1904 pour la presque totalité du montant nécessaire à la construction de cette grande voie transcontinentale, dans l'unique but de la transmettre à une compagnie privée, pour que celle-ci retire tous les fruits, avantages et bénéfices qui pourront résulter de la plus-

value de cette route, lorsque le grand ouest du Canada aura une population de 10,000,000, 15,000,000 ou peut-être 25,000,000. Ce contrat a été passé et nous ne pouvons le résilier sans le consentement de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ou de la compagnie du Grand-Tronc, et je suppose qu'il serait oiseux d'espérer que l'une ou l'autre de ces compagnies consente à une proposition de ce genre.

Mais il ne me semble pas trop tard, pour entrer dans d'autres considérations, pour que le Gouvernement ait le souci des véritables intérêts du peuple. Il y a encore $20,000,000 d'actions privilégiées de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Si nous sommes pour engager encore $10,000,000 dans cette entreprise, est-ce à dire que nous devrions nécessairement tenir le langage suivant à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique: "Très bien, remettez-nous l'équivalent de ces $10,000,000 en actions privilégiées, et nous serons certainement disposés à vous aider, car nous savons que ce serait un grand malheur non seulement pour vous, mais pour le public, s'il fallait discontinuer les travaux." Etudions la question pour un moment. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique paye un dixième du prix de la ligne, et reçoit l'équivalent de $25,000,000 en actions ordinaires. L'Etat s'engage dans cette entreprise pour les neuf dixièmes du prix total, soient $275,000,000. Serait-ce de la hardiesse, serait-ce empiéter trop violemment sur les droits et les prérogatives des promoteurs de chemins de fer au Canada, si le Gouvernement disait dès maintenant à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique: "Vous recevez $25,000,000 d'actions ordinaires pour financer la ligne jusqu'à concurrence d'un dixième du prix total, donnez-nous $10,000,000 d'actions privilégiées pour la financer jusqu'à concurrence des neuf dixièmes." Est-ce là la proposition que le Gouvernement a faite à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique? Dans la négative, oublie-t-il ce que comporte les vrais intérêts du pays?

L'honorable ministre a parlé au cours de la présente session de la concession de terres au Pacifique-Canadien. Sait-il que les promoteurs de cette entreprise auraient été fiers d'accepter à cette époque 75 cents l'acre pour ces terrains? Je tiens de personnes éminemment autorisées que la compagnie aurait été contente de liquider ses 25,000,000 d'acres de terre à 75 cents. Pourquoi les terrains étaient-ils sans valeur à cette époque? Parce qu'ils étaient inaccessibles. Qu'est-ce qui leur donne leur valeur aujourd'hui? La construction du Pacifique-Canadien, fondée en grande partie sur la foi, l'espérance, le courage et le flair des grands hommes d'Etat d'alors, qui prévoyaient ce qu'allaient être ces vastes régions de l'Ouest.

Il est encore d'autres considérations dont le Gouvernement, il me semble, aurait dû tenir compte. Je ne les mentionnerai pas toutes à présent, car il est peut-être préférable d'attendre que nous siégions en comité. L'honorable ministre des Finances envisage cette transaction comme une simple opération de banque. S'il en est ainsi, et si nous devons conclure qu'un Gouvernement, en faisant une transaction de banque avec une grande corporation de chemin de fer, ne doit pas faire de profit, au moins qu'il tâche de protéger le public: nous ne devrions certainement pas prêter au Grand-Tronc-Pacifique à un taux d'intérêt moins élevé que le pays ne paie.

Mais il est un autre point auquel j'ai fait allusion ces jours derniers, en posant une question au ministre des Chemins de fer. J'aimerais savoir si le Gouvernement a songé à la situation quand les lignes de Québec à Moncton seront terminées, et que le pont de Québec ne sera pas encore construit. En premier lieu, j'aimerais savoir du ministre s'il a fixé une date quelconque pour l'achèvement des travaux du pont?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): En réponse à l'honorable député, je dirai qu'il est impossible de fixer une date quelconque avant que la commission ait terminé ses plans et fait son rapport. Nous ne sommes pas intervenus en aucune manière dans leur ouvrage, car nous voulons lui laisser la responsabilité d'un plan complet, qui nous garantira absolument la construction et la permanence du pont. J'espère que le jour viendra où je pourrai donner cette information, mais je ne le puis dans le moment.

M. R. L. BORDEN: Peut-il donner une date approximative?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. R. L. BORDEN: Donc le Gouvernement ne peut me renseigner. Mais je tiens d'une personne éminemment autorisée que le pont ne pourra jamais être terminé avant 1915 ou 1916. On me dit également, ce que j'ignore de moi-même—le ministre voudra bien me reprendre si je me trompe—que la ligne de Québec à Moncton sera terminée en 1910. De sorte que le Gouvernement aura pendant cinq ou six ans sur les bras l'administration de la ligne Québec-Moncton. Le prix présumé de cette ligne a déjà été fixé à $29,000,000. Une personne très renseignée me dit qu'elle coûtera au bas mot $35,000,000 avant d'être terminée. Je ne discuterai pas sur cette supposition. Disons que la ligne coûtera $30,000,000. Je demanderai au ministre des Chemins de fer ou au premier ministre s'ils se sont formés aucune idée sur l'emploi de cette ligne pendant cette période de temps?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député doit comprendre que nous sommes en

présence d'une situation toute fortuite, qu'il faut la traiter comme telle, et que l'état de choses qui en découle ne peut être critiqué comme s'il s'agissait d'un plan prémédité du Gouvernement du pays. En présence donc d'un état de choses tout fortuit, le Gouvernement songe à établir des ferry-boats sur le Saint-Laurent, à cet endroit. L'honorable député sourit. Il a bien raison de sourire, s'il n'envisage que le côté pratique de cette entreprise, car il n'est pas sans ignorer les difficultés qu'elle présente.

M. R. L. BORDEN : Je ne souriais pas.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne m'en serais pas plaint du tout.

M. R. L. BORDEN: Je sais que le Gouvernement était loin de s'attendre à l'effondrement du pont de Québec. Je ne veux pas que le ministre s'imagine que j'ignore qu'il est victime de circonstances imprévues. Précisément parce qu'elles étaient imprévues, le Gouvernement se trouve en présence d'une situation nouvelle, et je crois que le Parlement devrait être informé des intentions futures du Gouvernement à ce sujet, car tandis que le Grand-Tronc-Pacifique rencontre des difficultés financières pour compléter sa ligne dans les plaines de l'Ouest, le Gouvernement de son côté rencontre des difficultés pour l'exploitation de la ligne Québec-Moncton pendant cinq ou six ans. Par conséquent, quand une des parties au contrat se trouve dans des embarras et vient s'adresser à l'autre partie qui est non moins embarrassée, il eût été d'élémentaire prudence d'étudier ensemble les deux difficultés et de conclure un arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour sortir le Gouvernement de la difficulté causée par l'écroulement du pont de Québec. Le ministre des Chemins de fer a-t-il évalué proportionnellement ce que représenteront chaque année le service de l'intérêt et la dépréciation sur la ligne Québec-Moncton?

L'hon. M. GRAHAM: Non.

M. R. L. BORDEN: Je suis incapable d'obtenir aucune information de mes honorables amis du Gouvernement, mais j'ai tâché de me renseigner ailleurs, et on me dit, à des sources très recommandables, que l'intérêt et la dépréciation sur cette ligne pendant ces cinq ans représentera au moins 7 pour 100, ou $2,100,000 par année, c'est-à-dire $10,500,000 pour cinq ans. Il est vrai que le pays est très riche, mais il me semble qu'une situation qui entraîne des déboursés aussi considérables, mérite l'attention même de l'honorable premier ministre, qui prétend que son âme est tournée vers des idéals d'un ordre plus élevé.

Puis, je demanderai au ministre des Chemins de fer et des Canaux—ce dont je lui donne maintenant avis, afin que nous puissions discuter la question en comité après un avis suffisant—s'il s'imagine de pouvoir exploiter comme une ligne d'entier parcours, pour le transport du blé, par exemple, la ligne de Winnipeg à Moncton, avec ferry-boats sur le Saint-Laurent, à Québec? Je n'ai de renseignements sur cette question que ceux qui me viennent de personnes du dehors, que je crois, je le répète, parfaitement renseignées, et ces personnes sont portées à rire de cette idée, car elles doutent qu'elle soit possible. Le ministre se propose-t-il, par exemple d'avoir son service de ferrys en hiver? A-t-il songé quelle dépense ce sera? Se souvient-il du langage qu'a tenu à la Chambre dans les débats de 1903 et de 1904 un honorable député qui était censé être le porte-parole en même temps que la grande autorité du Gouvernement sur cette question? Se souvient-il que M. Charlton, celui dont je veux parler, mentionnait des trains d'un mille de long entraînés sur des pentes n'excédant pas quatre dixièmes d'un par cent par mille, des trains qui, à son avis, pourraient rivaliser avec les voies fluviales pour le transport du grain de Winnipeg à Québec. S'imagine-t-il que ces trains d'un mille de longueur, franchissant des pentes si peu prononcées entre Winnipeg et Québec, puissent traverser en hiver sur le Saint-Laurent et se rendre à Moncton, et tout cela avec profit, comme certains honorables députés de la droite l'ont donné à entendre dans leurs beaux discours de 1903 et 1904?

Puis il y a encore autre chose à considérer. Que dites-vous du trafic local entre Moncton et Québec? Le ministre des Chemins de fer a-t-il des informations qui lui permettent d'apprécier s'il y aura un trafic local suffisant comparaison faite du prix énorme de cette ligne? S'il en a, je puis dire qu'elles diffèrent complètement de celles que j'ai pu me procurer des personnes renseignées auxquelles je me suis adressé pour avoir mes informations.

Une autre considération au sujet de la ligne de Québec à Moncton concerne l'exploitation de cette ligne non seulement après, mais avant la construction du pont de Québec. J'ai donné crédit au Gouvernement d'avoir raccourci de 29 milles la distance de Québec à Moncton par la nouvelle ligne comparée à l'Intercolonial. C'était du moins le calcul du Gouvernement, et je l'ai accepté; s'il s'est trompé, il s'exposera plus tard à la critique. Le Gouvernement a prétendu en 1903 que l'Intercolonial était absolument impropre au trafic transcontinental à cause de ses pentes excessives.

M. Charleton auquel avait été confié le soin de répondre à feu M. Blair, expliqua ce point très clairement, ainsi que pourront le voir tous ceux qui veulent se rapporter à la séance du 11 août 1903. M. Charleton disait:

Quelles sont les pentes de l'Intercolonial? Il y en a de 62 pieds et demi, et de 50 pieds

au mille. Un chemin de fer de première classe ne saurait avoir des pentes de plus d'un demi pour cent ou de 26 pieds au mille. Lorsqu'il s'agira de construire cette ligne courte...

Parce que la Chambre se rappellera qu'à cette époque le premier ministre estimait qu'il y aurait près de 120 milles de moins entre Québec et Moncton.

... et de celle de Québec à Winnipeg, il faudra nécessairement qu'elle soit de première classe quant aux pentes, quant à la construction et quant au poids des rails... La construction d'une ligne courte entre la jonction de la Chaudière et Moncton aura pour objet la coûteuse erreur que le pays a commise lors de l'établissement de l'Intercolonial... Pourquoi raccourcir, redresser et améliorer la voie de l'Intercolonial? Uniquement parce que nous avons résolu d'obtenir du trafic pour nos ports de mer, et que pour les alimenter, il faut que nos voies de transport réunissent les meilleures conditions possibles. Il ne faut pas nous rendre à la mer en faisant un détour qui allonge notre parcours de 120 milles. Il ne faut pas avoir de pentes de 62 pieds et demi au mille, mais il faut abréger la distance, diminuer les pentes, améliorer le chemin et opérer toutes les réformes nécessaires afin d'obtenir le trafic que nous convoitons.

Or, j'apprends que le Gouvernement a obtenu cette diminution de 29 milles dans le parcours en adoptant ce que l'on appelle les pentes à double traction. A ce sujet il n'est pas hors de propos que je fasse part à la Chambre des chiffres que je me suis procuré concernant le parcours et les rampes de l'Intercolonial et du Transcontinental national entre Québec et Moncton. Le chemin de fer intercolonial suit le Saint-Laurent sur une distance de 200 milles entre Québec et Sainte-Flavie, et bien qu'il soit vrai que les pentes soient de 10 pour 100 à quelques endroits, la plus grande partie de ces 200 milles est à peu près à niveau égal.

De Sainte-Flavie sur le Saint-Laurent le chemin traverse la ligne de faîte entre Québec et le Nouveau-Brunswick à une élévation de 751 pieds au-dessus du niveau de la mer, ou 485 pieds au-dessus de Sainte-Flavie, à 25 milles de cet endroit. Sur les 150 milles jusqu'à la jonction Gloucester, le chemin suit le lac Métapédia, la rivière Métapédia, la baie des Chaleurs et les pentes sont très aisées.

Sur les 117 milles suivants jusqu'à Moncton, la ligne court presque à angle droit avec la rivière, et conséquemment les pentes ne sont pas aussi favorables. Il y a un sommet de 500 pieds entre Bathurst et New-Castle et trois autres sommets de 300 pieds chacun entre Newcastle et Moncton.

La voie du Transcontinental national, commence à s'élever dès qu'elle quitte Québec, et continue en s'élevant sur une distance de 105 milles jusqu'à ce qu'elle atteigne un sommet de 1,400 à 1,500 pieds au-dessus du niveau de la mer; elle fait ensuite

M. R. L. BORDEN.

une déclivité de 1,000 pieds, et dans les 110 milles suivants jusqu'à Edmonton sur la rivière Saint-Jean (N.-B.), elle s'abaisse jusqu'à 470 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le chemin s'élève ensuite et traverse des sommets considérables sur un parcours d'une centaine de milles environ, jusqu'à ce qu'il atteigne la rivière Tobique à une élévation de 500 pieds au-dessus du niveau de la mer. A partir de cet endroit il va en s'élevant continuellement jusqu'à ce qu'il atteigne 1,400 pieds au-dessus du niveau de la mer aux sources de la rivière Miramichi, à 116 milles plus loin. De cet endroit il s'abaisse d'environ 1,300 pieds dans cent milles jusqu'à 100 pieds au-dessus du niveau de la mer à la traverse de la rivière au Saumon à Chipman.

De Chipman à Moncton, 56 milles, il n'y a pas de sommets élevés à traverser et les pentes sur cette distance sont douces.

Le résultat net de tout ceci semble être qu'il y aura sur le Transcontinental national, deux pentes à double traction. Une pente montant vers l'est et l'autre montant vers l'ouest. Une de ces pentes se trouve dans le Nouveau-Brunswick; elle a environ 12 milles de longueur et monte vers l'ouest; elle part du sud de la rivière Tobique et va jusqu'à la source de la rivière Miramichi; l'élévation en est de 1 et 1-10 p. 100, ou 59 pieds au mille, en tout 708 pieds. L'autre pente dont j'ai parlé est dans la province de Québec; elle va vers l'est. Elle descend depuis Québec jusqu'à la rivière Saint-Jean; elle est environ de même longueur et de même niveau que l'autre savoir 1 et un dixième pour cent. Je ne sais pas si ces pentes ont été adoptées, mais je soumets le renseignement au ministre des Chemins de fer, pour qu'il me corrige si je me trompe, et qu'il mette devant la Chambre un état exact de la situation.

Je remarque dans le rapport de la commission du Transcontinental national pour l'année 1907, aux pages 5 et 6, que l'on fait certaines comparaisons du coût respectif des trois tracés qui ont été étudiés entre Grand-Falls et Chatham, et je suppose que celui qui a été adopté est le tracé à double traction dont il est parlé dans ce rapport. Or, si l'on compare les mérites respectifs du Transcontinental national et de l'Intercolonial entre Québec et Moncton, d'après la base qui a été adoptée dans le rapport de la commission du Transcontinental pour l'année 1907, des personnes qui ont quelques connaissances en fait de chemins de fer sont fortement d'avis que l'Intercolonial a des avantages supérieurs à ceux du Transcontinental. Je demande donc que le ministre des chemins de fer dépose sur le bureau de la Chambre, pendant que ce bill sera discuté en comité, des chiffres comparatifs concernant les distances, les pentes, les courbes, etc. sur l'Intercolonial et le Transcontinental entre Québec et Moncton,

chiffres qui permettront à un expert de faire une estimation correcte du coût de traction sur l'un et l'autre des chemins. Je crois que c'est là une demande raisonnable que je n'aurais pas dû être obligé de faire, parce que si le Transcontinental national possède ces mérites abondants que le Gouvernement réclame pour ce chemin entre Québec et Moncton, ces chiffres auraient dû être déposés sur le bureau de la Chambre dès le commencement de la session. Et plus que cela, la Chambre devrait être mise en possession d'un rapport d'expert, qui indiquerait au pays quels avantages il va recevoir de la dépense de $30,000,000 de l'argent public sur la ligne entre Québec et Moncton.

J'ai déjà demandé au ministre des Chemins de fer de donner à la Chambre une estimation de la détérioration et de l'intérêt à payer sur la ligne entre Québec et Moncton; je lui ai demandé de nous dire ce qu'il pensait du trafic local de cette ligne et je ai demandé aussi quand serait terminé le pont de Québec.

Je reviens maintenant à la question dont j'ai parlé il y a un instant, savoir si le Gouvernement a fait ou n'a pas fait de proposition à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique au sujet de l'exploitation du tronçon Québec-Moncton pendant les cinq ou six années qui s'écouleront jusqu'à l'achèvement du pont de Québec.

Si nous examinons le statut et le contrat de 1904 on trouve à l'article 3 que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a droit d'obtenir un bail de toute partie du chemin qui sera complétée avant l'achèvement de toute la ligne. Je ne vois pas que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique soit obligée d'en prendre un; je vois seulement qu'elle y a droit ; elle a le choix comme elle l'a dans presque toutes les dispositions de ce contrat, et conséquemment si elle ne crois pas que l'exploitation de cette partie de la ligne soit à son avantage, elle peut refuser de l'entreprendre jusqu'à ce que le pont de Québec soit terminé. C'est ainsi que j'interprète le contrat. Si mes honorables amis de la droite l'interprète différemment, et si le Gouvernement veut donner sa parole à la Chambre que la compagnie du Grand-Tronc l'interprète d'une façon différente de celle que je viens d'exprimer, alors la question que je soulève est jusqu'à un certain point de la compétence de la commission et n'a pas l'importance que je lui donne. Mais, d'après mon interprétation du contrat, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'est pas obligée d'exploiter ce chemin tant que le pont de Québec ne sera pas terminé; elle n'est obligée d'exploiter le chemin comme ligne d'entier parcours que lorsqu'il sera terminé de Winnipeg à Moncton.

Il ne semble pas qu'elle soit obligée de l'exploiter si cet anneau manque. Dans le dernier rapport de l'ingénieur en chef du Transcontinental M. Lumsden dit : " Le pont de Québec est un anneau essentiel de la ligne depuis Winnipeg jusqu'à Moncton." Remarquons les mots "anneau essentiel." Supposons que l'on enlève un mille et demi ou deux milles de la voie en un endroit quelconque entre Moncton et Winnipeg, est-ce que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique serait obligé d'exploiter les deux autres bouts du chemin, ou n'est-elle obligée de l'exploiter que lorsqu'il sera complètement terminé. Ne pourrait-elle pas également prétendre, et ne le prétendra-t-elle pas, que si l'on enlève de la ligne un mille et un millième à Québec elle ne peut plus l'exploiter comme une ligne ininterrompue entre Winnipeg et Moncton, et ne s'ensuit-il pas que pendant cinq ou six ans elle ne sera pas obligée d'exploiter le chemin, mais pourra le laisser à la charge du Gouvernement.

Il y a là une difficulté, ou il n'y en a pas; il me semble qu'il y en a une. S'il y a difficulté le Gouvernement se trouve en face d'une sérieuse impasse, et je demande de nouveau si dans l'exposé de la question qui a été fait par mon honorable ami le ministre des Finances lorsqu'il a déposé cette mesure, le Gouvernement ne s'est occupé tellement a prévoir les difficultés que pouvait rencontrer la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qu'il a absolument oublié les siennes, et n'a porté aucune attention à la question que je discute présentement.

Il y a un ou deux autres sujets à propos desquels je veux demander des renseignements au Gouvernement, et je lui en donne avis maintenant, afin qu'il puisse nous les fournir le plus vite possible, dès que la Chambre sera en comité sur ce bill. Comment se fait-il que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ait pu obtenir l'argent nécessaire à la construction de son embranchement depuis Port-Arthur jusqu'à la ligne principale sans l'assistance du Gouvernement et qu'elle ait besoin de demander l'aide du Gouvernement pour la division des prairies.

On le comprend, l'embranchement de Port-Arthur sur la ligne principale du Transcontinental est de haute importance pour la compagnie. On se rappelle les stipulations du contrat dont le résultat, en ce qui concerne ces embranchements, peut se résumer à ceci: la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique peut garder ce qu'elle veut et obliger le pays à prendre le reste. Je ne crois pas qu'elle demande jamais au gouvernement fédéral de prendre à sa charge l'embranchement de Port-Arthur sur le réseau principal. Aux yeux de ceux qui font autorité en pareille matière, cet embranchement est considéré comme la clef de l'exploitation de tout le réseau du Transcontinental et il semble assez singulier qu'il y ait eu telle insuffisance de fonds, en ce qui concerne la section des prairies, et qu'il y ait eu telle surabondan-

ce de capitaux, pour l'embranchement de Port-Arthur sur la ligne principale.

Je voudrais obtenir une réponse un peu plus catégorique à la question déjà posée au ministère: il s'agit de savoir si le Gouvernement est en mesure d'affirmer relativement à cet emprunt que ce sera la dernière fois qu'on nous demande de venir en aide à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou s'il faut s'attendre à voir se renouveler successivement ces demandes d'aide, surtout lorsque la construction de la section des montagnes commencera sérieusement. Le Gouvernement n'a sans doute pas oublié son devoir jusqu'au point de ne pas poser franchement et loyalement cette question à ces messieurs, lorsqu'ils ont présenté leur requête.

Il faut croire qu'il existe une réponse et pendant que cette demande d'aide, au moyen d'un prêt de $10,000,000 est soumise à nos délibérations, le parlement a droit de connaître la nature de cette réponse; il a droit de savoir si on nous fait cette demande une fois pour toutes ou s'il faut s'attendre à recevoir des demandes successives qui se produiront nécessairement dans la construction de la section des montagnes. Je le répète, le pays s'est lancé dans cette entreprise; elle a reçu l'approbation du corps électoral canadien et celle du parlement en 1904, et j'en conviens, il faut mener les travaux à bonne fin. Si ce prêt est absolument nécessaire, il importe de le faire, afin de ne pas arrêter la marche des travaux; mais en débattant les conditions auxquelles doit s'effectuer ce prêt, il faudrait considérer les intérêts du pays à l'égard des questions que j'ai signalées à la Chambre et pour lesquelles il importe d'exiger toutes les sauvegardes possible.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Monsieur l'Orateur, l'honorable député qui vient de nous adresser la parole s'est tenu à la hauteur de sa réputation, en chargeant le Gouvernement de lui fournir une masse de renseignements. Nous allons essayer de satisfaire à sa curiosité à cet égard, dans la mesure du possible. La tâche n'est guère facile toutefois, car il est invariablement affamé et avide de renseignements.

L'hon. M. FOSTER: Apprêtez votre menu.

L'hon. M. GRAHAM: Notre menu a été passablement élaboré, si je ne me trompe, au cours des débats précédents. Quoi qu'il en soit l'honorable député a droit à tous les renseignements qu'il nous est possible d'obtenir. Il tient à savoir si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique nous adressera d'autres demandes d'aide. Pour mon propre compte, je ne saurais dire; je ne voudrais pas assumer de responsabilité pour l'avenir. Mais voici ce dont il faut tenir compte, il importe, dit-il, de ne pas arrêter la marche des travaux et s'il est nécessaire de faire ce prêt de $10,000,000, qu'on le fasse. Supposons que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dise au Gouvernement et à la Chambre aujourd'hui: "C'est la dernière fois que nous nous adressons à vous; c'est une fois pour toutes". Or, disons qu'au bout de quelques années, elle oublie cette promesse ou n'en tienne pas compte et nous présente une nouvelle demande d'aide; l'honorable député ne serait-il pas précisément dans la même position qu'aujourd'hui? Ne pourrait-il pas dire: "Les travaux sont commencés, nous sommes sociétaires dans une large mesure, pour cette entreprise; la chose nous répugne sans doute et vous nous aviez promis de ne pas nous adresser de nouvelles demandes; mais si la chose est nécessaire pour terminer les travaux, il faut bien s'exécuter". Voilà précisément la situation ou nous nous trouvions. Je ne voudrais donc pas exprimer d'opinion ni dans un sens ni dans un autre. Il faudrait tenir compte des besoins du moment et bien que nous espérions que le Grand-Tronc-Pacifique, cette importante entreprise qui nous intéresse si vivement, aboutira à un complet succès, il serait presque surhumain et ce serait s'arroger don de prophétie attribué à une plus haute puissance que de lire plusieurs années d'avance, dans la pensée des directeurs de compagnies de chemins de fer. L'honorable député a observé que l'embranchement de la jonction supérieure à Fort-William n'a pas bénéficié du concours financier de l'Etat. En ce qui concerne la garantie, cette affirmation est exacte.- Si je ne me trompe, le Parlement a subventionné cette ligne de chemin de fer et dans cette mesure-là même, le renseignement donné par l'honorable député est inexact.

M. R. L. BORDEN: Dans mes observations il s'agissait de demandes d'aide présentées au Gouvernement.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai sans doute pas bien saisi la pensée de l'honorable député. Cet embranchement, a-t-il affirmé, n'a pas reçu d'aide de l'Etat.

M. LENNOX: La compagnie n'a pas présenté de demandes d'aide pour le moment.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une tout autre question. Nous saisissons bien pour le moment la pensée de l'honorable député. Je tiens à bien faire comprendre à la Chambre qu'il se construit peu de chemins de fer de cette étendue, sans que les compagnies demandent de l'aide à l'Etat, et en général elles l'obtiennent.

M. R. L. BORDEN: Quel est le chiffre de la subvention que vous avez accordée?

L'hon. M. GRAHAM: La subvention ordinaire que l'Etat accorde; en outre, l'entreprise est subventionnée par le gouvernement d'Ontario. Quant à cette rampe très forte (pusher grade) à l'est de la ville de Québec, le seul objectif visé dans l'établissement de bonnes pentes, si je ne me trompe, tend à faciliter les transports. Si dans une partie quelconque d'un réseau, le besoin d'adopter de très fortes rampes se fait sentir, sans que cela nuise aux transports et de manière à atténuer les frais d'exploitation, il conviendrait peut-être de l'adopter. Maise voici ce qu'il faut retenir. Durant les longs mois d'été, une bonne partie de l'expédition des grains de l'Ouest s'effectuera probablement à Québec et cette rampe très raide (pusher grade) ne nuit qu'au transport d'une charge fort pesante. Le train ordinaire n'a pas besoin d'une locomotive qui le pousse (pusher) pour lui faire franchir la rampe; mais au cours du développement du problème des transports, quand il s'agit de remorquer un train fort long, on utilise cete rampe avec locomotive poussant le train. On me demandera sans doute ce qu'il faut entendre par " pusher grade" et en voici l'explication: il s'agit d'une pente où on emploie une deuxième locomotive pour aider à pousser le train et lui faire franchir les hauteurs.

A l'est de Québec, il y a une rampe très forte contre le trafic à destination de l'Est et une rampe similaire contre le trafic à destination de l'Ouest. Peu importent les méandres du chemin de fer d'un point à un autre, en acclivité ou en déclivité, sauf en ce qui concerne la pente. L'honorable député nous a donné lecture d'une intéressante description de la ligne et des différentes hauteurs que ce chemin de fer doit franchir; mais voici à quoi se résume la question: c'est qu'il y a deux fortes rampes nécessitant l'emploi d'une locomotive pour pousser le train ("pusher grades"), l'une de ces rampes militant contre le trafic à destination de l'est et l'autre, contre le trafic à destination de l'ouest. Quand aux autres faits sur lesquels a appuyé l'honorable député, cela revient à dire que si l'on veut supprimer les pentes, la construction de la ligne entraîne beaucoup de frais. Plus le pays est accidenté, et plus il y a de collines à franchir, plus il y a de montagnes à gravir et de vallées à traverser. Si on veut se débarrasser de la forte rampe, cela se résume à une dépense dans la construction de la voie ferrée. Il est vrai que la construction des voies ferrées dans l'Est entraîne beaucoup de frais, et, dans le district A, à la rivière Tobique, il y a une pente fort raide ("pusher grade") militant contre le trafic à destination de l'Est, de 12-65 milles. Cela abrège de 17.2 milles le parcours de la ligne et permet d'économiser près de $2,000,000.

M. R. L. BORDEN: Quelle est la pente à cet endroit?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député l'a définie exactement.

M. R. L. BORDEN: Un et un dixième?

L'hon. M. GRAHAM : C'est exact. Dans le district B près de la frontière du Nouveau-Brunswick, il existe une rampe de cette nature contre le trafic à destination de l'Ouest, de 10.7 milles de longueur et on dit qu'elle abrège la distance de 18 milles et qu'elle permet une économie de plus d'un million de dollars.

M. AMES: Quelle serait la longueur totale du chemin de fer entre Québec et Moncton, si on réussissait à éliminer les pentes raides nécessitant l'emploi de locomotives poussant les trains (pusher grades) et si la pente était conforme aux prévisions primitives?

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y aurait peut-être guère de différence dans la longueur du parcours, si l'on voulait, à grands frais, franchir la rampe raide, en faisant des tranchées et des terrassements à ce point de la route.

M. AMES: En éliminant ces deux pentes, paraît-il, on ajouterait 35 milles à la longueur de la voie?

L'hon. M. GRAHAM: Si on se débarrasse de la pente raide (pusher grade) en faisant un circuit, en contournant l'acclivité et en ajoutant à la longueur de la voie, cela pourrait arriver.

M. AMES: Ce réseau aurait ainsi six milles de plus long que l'Intercolonial, n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM: Quels que soient les calculs que nous pourrions faire dans un sens ou dans l'autre, voici quel serait le résultat; mais je n'ai pas concédé les prémisses posées par l'honorable député. En faisant un circuit autour d'une ou deux collines, nous allongerions considérablement le chemin.

M. R. L. BORDEN: La pente que j'ai mentionnée était-elle exacte?

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit simplement de savoir s'il faut accepter les deux rampes raides avec locomotives poussant le train (pusher grades) eu égard au trafic de Québec à Moncton, avec l'économie qui en résulterait, ou bien s'il faut enlever ces rampes. L'ingénieur, dans son rapport, déclare qu'en pareille circonstance, il est préférable de conserver les rampes raides et d'effectuer l'économie.

M. NORTHRUP: Existe-t-il quelques rampes raides (pusher grades) sur l'Intercolonial?

L'hon. M. GRAHAM: Il y en aurait, si nous avions les trains fort longs qu'on se propose de remorquer, pour les transports au Grand-Tronc-Pacifique. Il existe trois rampes fort raides sur l'Intercolonial, comme l'a observé l'honorable député. A Bedford, il y en a une de 1.80, à Folleigh, il en existe une autre, de 1.22, et à Métis, une de 1.29, auxquelles on pourrait décerner l'appellation de rampes très raides.

L'hon. JOHN HAGGART: C'est dans les deux sens, rampe et pente.

L'hon. M. GRAHAM: Oui.

L'hon. JOHN HAGGART: Combien à l'ouest et combien à l'est?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne pourrais pas le dire sans avoir les rapports.

M. LENNOX: Le ministre a-t-il quelque rapport des ingénieurs disant qu'ils auraient pu éviter d'une façon quelconque ces rampes à double traction sans allonger la ligne de 35 milles?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne l'ai pas sous la main.

M. LENNOX: Le ministre a-t-il un rapport de cette nature?

L'hon. M. GRAHAM: Non, ce serait un rapport de M. Lumsden et mon honorable ami le chef de l'opposition a lu trois rapports dont parle l'honorable député.

Maintenant nous passons au pont de Québec. Il est assez facile, dans les conditions actuelles, de soulever toutes sortes de critiques relativement au résultat de la destruction du pont de Québec. Mais cette Chambre paraît composée d'hommes au sens pratique qui ne poursuivent pas des fantômes. Sans doute la catastrophe du pont a été un grand malheur et nous avons à en supporter les conséquences. Il n'y a pas moyen de sortir de la situation en soulevant un tas d'objections possibles et en montrant le malheur qui en est résulté. Nous admettons immédiatement que ce fut une calamité, qu'elle nous causera de graves inconvénients et nous ne voulons pas amoindrir les diffifficultés qui en découleront. Je ne suis pas tout à fait de l'avis de mon honorable ami, bien que je ne dirai pas qu'il soit dans l'erreur, parce que je parle d'après mes souvenirs, quand il dit que le Grand-Tronc-Pacifique ne sera pas obligé d'exploiter la section Est sans le pont de Québec. Il est indiscutable que le pont de Québec est un anneau du chemin de fer, en ce qui concerne l'exploitation de la ligne, mais il ne s'ensuit pas qu'il fasse partie du chemin de fer lui-même. Le pont a été entrepris avant que le projet du chemin de fer ait été conçu et il y aurait eu un pont à Québec s'il n'y avait jamais eu de chemin de fer transconstinental. Mais dans la pratique et pour l'exploitation de la ligne, le pont fait partie intégrale de la ligne.

L'hon. M. HAGGART: D'après la convention conclu avec le Grand-Tronc-Pacifique êtes-vous obligés de construire le pont de Québec? ?

L'hon. M. GRAHAM : Je ne voudrais pas l'affirmer absolument, mais c'est l'entente.

L'hon. M. HAGGART: Est-ce dans la convention?

L'hon. M. GRAHAM : Je crois que c'est probable. Mais le pont de Québec devait être construit sans aucune convention avec le Grand-Tronc-Pacifique il a été commencé avant qu'on ne songe à ce chemin de fer. En conséquence cela n'augmente pas le prix du Grand-Tronc-Pacifique. Le pont de Québec aurait été construit s'il n'y avait pas eu de convention avec le Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami peut être certain que le Gouvernement n'a pas négligé de considérer les difficultés qui se sont produites par suite de l'absence du pont de Québec. Non-seulement ce pont sera achevé aussi rapidement que possible, mais les difficultés qui se produisent et qui continuent à se présenter par le fait qu'il n'a pas été terminé aussi complètement qu'on le pensait ne sont pas négligées par le Gouvernement.

Passant à la question du Grand-Tronc-Pacifique mon honorable ami décrit ce projet à grands traits et il a fait une déclaration qui est peut-être la clé de voûte de toute la situation Il a dit que le Gouvernement ou le pays était un associé de la compagnie de chemin de fer dans ce grand projet. Mon honorable ami fait du Gouvernement un associé plus important qu'il n'en a le droit, quand il cite la proportion de sa participation comme étant des neuf dixièmes ou de 90 p. 100. Mais cela n'a pas d'importance; la raison d'être de la demande d'emprunt et de son octroi par le Gouvernement c'est que le Canada est un associé du Grand-Tronc-Pacifique dans l'exécution de ce grand projet. C'est notre projet aussi bien que celui de la compagnie et les intérêts du Canada et de peuple canadien sont mêmes supérieurs à l'intérêt de la compagnie de chemin de fer pour l'achèvement de cette ligne.

Ceci m'amène à parler d'une ou deux questions qui ont été soulevées. Mon honorable ami me pardonnera si je retourne en arrière pendant quelques instants.

La question de la nécessité de ce chemin de fer a été discutée en Chambre et on y a fait modérément allusion aujourd'hui. Mon honorable ami est d'avis qu'il était nécessaire de construire cette ligne. Permettez que j'examine un moment les obser-

vations faites en 1903 par le premier ministre, quand il proposa ce projet et voyons s'il y a une partie de ces observations qui devraient être rétractées par le premier ministre ou par un membre du Gouvernement ou par un député de la Chambre. Il a dit qu'un chemin de fer était une nécessité nationale aussi bien que commerciale.

L'hon. M. FOSTER: "Un chemin de fer".

L'hon. M. GRAHAM: "Un chemin de fer". Et mon honorable ami se souviendra que par "un chemin de fer" il ne voulait pas parler d'une ligne de North-Bay dans la direction de l'Ouest, mais une ligne partant de l'est du Canada pour se rendre à à l'ouest du Canada, sur le territoire canadien dans toute sa longueur. Personne ne dira aujourd'hui, en regardant la question à un point de vue national que le Canada n'avait pas raison et n'a pas encore raison actuellement d'activer l'achèvement du projet aussi rapidement que possible. Notre situation comme pays est telle que nous avons lieu d'en être fière. Quelques honorables députés ont été éloquents relativement à la défense du Canada, à la nécessité d'être prêts à défendre le Canada contre les envahisseurs qui pourraient tenter de molester son commerce ou de s'opposer à sa liberté ou à son bonheur ou de lui faire perdre la position qu'il occupe dans l'empire britannique. En prenant la question à ce point de vue, monsieur l'Orateur, je dis qu'une des premières choses qui nous seraient nécessaire, c'est une ligne de chemin de fer sur le sol canadien pour nous permettre d'effectuer le transport de nos troupes sans obstacle.

M. GEORGE TAYLOR: Nous l'avions déjà.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami veut-il me dire où?

M. GEORGE TAYLOR: L'Intercolonial des bords de l'océan à Montréal et le Pacifique-Canadien de Montréal à la côte du Pacifique.

L'hon. M. GRAHAM: Cela fait deux lignes. Mon honorable ami a raison en partie, mais il a très tort.

M. LENNOX: Et en réalité il a raison.

L'hon. M. GRAHAM: Comme je l'ai dit déjà et mon honorable ami ne peut pas me contredire, nous n'avions pas une grande ligne de chemin de fer de l'est à l'ouest du Canada sur laquelle les troupes canadiennes ou anglaises pourraient être transportées d'un océan à l'autre sans passer sur un sol étranger. C'est examiner la question en se plaçant au point de vue national. Mais après tout, c'est là une question d'intérêt secondaire. Au point de vue commercial, il devenait nécessaire d'avoir une autre ligne d'entier parcours. La Chambre et le pays peuvent croire que je suis en réalité trop optimiste, mais je crois que lorsque cette ligne sera terminée, elle aura son plein complet avec le transport du commerce canadien et celui de l'Ouest en Europe. Je crois qu'avant longtemps nous devrons étudier de nouvelles facilités de transport pour subvenir à l'augmentation des affaires dans ce grand pays. Les paroles du premier ministre ne doivent pas être rétractées, monsieur l'Orateur, elles sont aujourd'hui non seulement vraies, mais elles se trouvent confirmées par les événements qui se sont produits depuis qu'elles ont été prononcées en 1903. Laissez-moi vous signaler une ou deux choses qui vous montreront la nécessité de ce chemin de fer à un point de vue commercial et qui vous indiqueront quel pourra être son succès comme ligne transcontinentale. La production annuelle du charbon dans l'Ouest est d'environ 4,000,000 de tonnes. Une autorité compétente—et je crois qu'elle est dans le vrai—estime que dans trente ans d'ici il y aura dans l'Ouest au moins 50,000,000 de tonnes de charbon à transporter.

Dans la vallée de la Saskatchewan il y a environ 200,000,000 d'acres de terre et dans la vallée du Mackenzie environ 55,000,000 d'acres. Il y a trente ans il n'y avait pas de champs de blé dans ces régions et à peine un hameau dans la vallée de la Saskatchewan ou du Mackenzie. Que les honorables députés prennent l'ouest tel qu'il est aujourd'hui et tel qu'il était il y a trente ans et qu'ils prophétisent s'ils le peuvent ce que sera dans quelques années d'ici ce grand ouest si prospère, si nous faisons notre devoir et si nous octroyons à la population que nous y envoyons les facilités convenables pour conduire leurs récoltes sur les marchés. Il n'est pas extravagant de dire que ces plaines produisent aujourd'hui 100,000,000 de boisseaux de grain par an.

Permettez que je signale l'importance de cet état de choses en montrant le grand rôle que le Canada est appelé à jouer dans l'alimentation des nations du monde. On estime que la population du globe double en cinquante ans et elle est actuellement de 1,700,000,000 d'habitants. Nous pouvons croire que dans les cinquante ans qui vont suivre, la population augmentera d'environ 900,000,000 d'habitants. Mais si la population augmente, on ne peut pas ajouter un acre de plus à la terre. Nous pouvons découvrir d'autres plaines à blé, nous pouvons ouvrir d'autres territoires qui sont aujourd'hui déserts et les rendre productifs durant les années à venir, mais le fait est que la faible humanité ne peut pas créer un acre de terre. De sorte que si la consommation et la demande vont en augmentant, la terre productive d'aliments reste ce qu'elle est actuellement. Or, monsieur l'Orateur, la moitié de la population du globe n'a jamais vu de farine de blé.

On estime qu'il y a environ 100,000,000 de blancs, qui n'ont jamais assez de farine à manger.

La demande de farine va toujours en augmentant chez ces gens-là et il faut tenir compte de cette demande comme de celle qui est produite par l'augmentation de la population dans notre pays et dans les autres contrées du globe. Les apparences sont aujourd'hui que le Canada deviendra un des plus grands pays producteurs de blé sur la terre. Doit-il exister une tendance au pessimisme dans les esprits de ceux qui sont aujourd'hui et qui seront à l'avenir les propriétaires de ces champs qui sont appelés à nourrir le monde? A mesure que l'Ouest se développe et que ces millions d'acres sont transformés en champs productifs, le Canada deviendra pour une vaste proportion le grenier du monde.

Je signale ces choses pour imprimer dans les esprits des Canadiens que dans notre direction des affaires publiques, dans l'examen de questions analogues à celle-ci, nous devons toujours penser, non au présent seulement, mais au vaste avenir et au grand développement de l'énorme héritage que la Providence nous a donné. Car après tout, avec la critique que nous nous adressons les uns aux autres, il reste vrai de dire qu'aujourd'hui le peuple canadien est maître d'un des pays les plus fertiles au monde et qui sera un jour l'apanage d'une des plus grandes nations du globe. Devons-nous hésiter? N'aurons-nous pas le courage de mettre à exécution cette vaste entreprise dont le peuple du Canada a réclamé par deux fois l'exécution? Nous pouvons être en désaccord sur les détails, comme des hommes de bon sens peuvent toujours l'être. Je m'adresse aux représentants de l'Ouest comme à ceux de l'Est et leur dis: Ne devons-nous pas étudier des questions come cela avec une vision plus grande de l'avenir?

Je compte de mon vivant, si mes jours ne sont pas trop écourtés, voir le Canada, et particulièrement l'Ouest, se développer dans une telle mesure que nous qui, nous reportant aujourd'hui à quinze ou vingt ans en arrière, jugeons que le développement a été grand, nous serons surpris de l'accroissement qui se sera produit en si peu d'années.

Monsieur l'Orateur, on parle du blé. Il y a quinze ans, nous vendions notre blé 50 cents, aujourd'hui, il se vend au prix de $1.20. Mais, va-t-on objecter, ce n'est là que le résultat d'une panique, d'un accaparement. Je crois, au contraire, que le prix du blé ne cessera de hausser. Il se produira peut-être des arrêts, des retours en arrière, par suite de circonstances adverses ; mais d'une manière générale la hausse se continuera, car la zone de production du blé est restreinte, la consommation augmente sans cesse; il va falloir des millions de boisseaux de plus d'année en année. Monsieur l'Orateur, je crois que le monde, que le Canada ont vu la fin du blé à bon marché; je crois que le prix va continuer de hausser, et que, dans quelques années, il ne sera plus question de blé à $1 le boisseau, mais plutôt de blé à $1.50. Dès lors il semble qu'il soit de notre devoir envers ceux que nous avons engagés à s'établir dans notre pays et à l'exploiter, de les mettre en mesure d'écouler leurs produits sur les marchés universels le plus rapidement possible, avec le moins de frais possible et dans le meilleur état possible. Mais, dira-t-on, l'établissement de ce chemin de fer dans le Nord-Ouest a-t-il été de quelque secours? Je crois que le lancement de ce projet a déjà eu un effet favorable marqué sur le régime des transports dans l'Ouest. Je me proposais d'étaler sur le bureau de la Chambre une carte des chemins de fer de 1905 en regard d'une autre de 1909, afin que la députation pût se rendre compte exactement du nombre des homesteads qui ont été concédés dans ce pays depuis que le projet du Grand-Tronc-Pacifique a été délibéré dans cette enceinte. Mais direz-vous, c'est le fait des autres compagnies de chemins de fer. C'est bien ce que je prétends.

J'aurais voulu signaler sur cette carte le nombre d'embranchements se rattachant à ces autres chemins de fer, embranchements qui n'existaient pas avant que le projet du Grand-Tronc-Pacifique eût été lancé. Quel rapport cela peut-il avoir avec le Grand-Tronc-Pacifique, me demandez-vous? Je vais le dire, et tout homme du métier le sait; tout homme de l'Ouest, tout homme ayant suivi les délibérations du comité des chemins de fer de la Chambre reconnaîtra que j'ai raison de dire que l'annonce de l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique à travers certaines parties de l'Ouest a eu l'effet d'engager d'autres grandes compagnies à étendre leurs réseaux dans toutes les directions afin de prévenir la concurrence du Grand-Tronc-Pacifique. Même si le Grand-Tronc-Pacifique ne devait jamais transporter une seule livre de marchandises de l'ouest à l'est ou de l'est à l'ouest, le lancement de cette entreprise sera dans une grande mesure justifiée du fait des développements d'autres réseaux déterminés par la mise en voie de la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Mais, me demanderez-vous, des colons ne se sont-ils pas établis le long de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique dès avant le lancement du projet? Qu'on me permette de faire une observation ou deux à cet égard. Dans cet état préparé avec soin par M. E. R. Young, surintendant des terres de compagnies de chemins de fer pour le département de l'Intérieur, on estime à 15,389 le nombre des homesteads qui ont été concédés dans la zone de douze milles de largeur de chaque côté du Grand-Tronc-Pacifique, 389 homesteads dans une zone de 24 milles de largeur, 12 milles de chaque côté de la ligne du chemin de fer, soit huit milles de moins de largeur, de chaque côté

de la ligne du chemin de fer, que la zone exemptée de tout impôt aux termes de l'ancien marché conclu avec la compagnie du Pacifique-Canadien.

M. AMES: Depuis combien de temps?

L'hon. M. GRAHAM: Depuis le lancement du projet du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député doit savoir que les colons s'établissent le long du parcours projeté d'une voie ferrée, dès qu'ils ont découvert la direction du tracé. Comme résultat direct du lancement du projet du Grand-Tronc-Pacifique, sans parler de l'établissement de lignes tributaires à d'autres chemins de fer, sans parler de l'affluence générale des colons qui s'est produite sur d'autres points du pays, il a été concédé dans la zone de 12 milles bordant le chemin de fer, de chaque côté, 15,389 homesteads, soit 2,461,928 acres de terre, depuis que l'entreprise est sur pied. Si j'avais le temps à ma disposition, je ferais le calcul de ce que représente pour les gens de l'Ouest la mise en culture de 2,461,928 acres, en supposant qu'il n'en soit pas concédé davantage.

M. AMES: Vous pourriez aussi faire le calcul du nombre de ces homesteads qui sont à distance moins grande d'une autre ligne de chemin de fer parallèle.

L'hon. M. GRAHAM: Que l'honorable député observe que cette ligne parallèle de chemin de fer était auparavant, mais que les colons n'y étaient pas; et ils y sont allés à cause de la concurrence en matière de transport que va leur procurer l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique, concurrence qu'ils n'auraient pas eue. Or, monsieur l'Orateur, nous avons aussi préparé un état du mouvement de la population, et j'espère que la Chambre aura la patience d'y prêter l'oreille, car il tend à établir l'opportunité de mener cette entreprise à bonne fin sous le plus court délai possible. En 1906, la population du Manitba était de 365,688; en 1908, elle était de 462,569. En 1906, la population du Saskatchewan était de 257,763; en 1908, elle était de 335,721. En 1906, la population de l'Alberta était de 185,413; en 1908, elle était de 265,820. C'est donc une augmentation de plus de 25 p. 100. Monsieur l'Orateur, en présence de cette augmentation si rapide de la population de l'Ouest, le Gouvernement ne saurait hésiter. Même si la proposition du Grand-Tronc-Pacifique était moins favorable, le peuple canadien ne nous permettrait pas d'hésiter un seul instant à faire tout en notre pouvoir pour doter cette population sans cesse croissante de moyens suffisants de transport.

Il me semble avoir suffisamment démontré que les prévisions du très honorable premier ministre, exprimées lors du dépôt de ce projet en cette Chambre, avaient été plus que confirmées par l'affluence des colons vers l'Ouest. On a beaucoup parlé du prix de revient de ce chemin de fer, et il semble que ce soit là le principal grief que l'on ait à invoquer à son sujet. Même nos amis de l'Ouest se plaignent de ce que nous construisons une ligne d'ordre inférieur, qui ne saurait répondre aux besoins du trafic là-bas, pourvue de ponts trop faibles, de rails insuffisants, mal ballastée, à courbes et rampes trop raides. Ces critiques ne sont pas formulées par les fonctionnaires du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Au contraire ces derniers nous reprochent de la construire avec trop de soin, dans de trop bonnes conditions, prétendant que nous aurions mieux fait de nous montrer moins difficiles pour commencer, quittes à l'améliorer d'année en année. C'est ainsi qu'on s'y prend parfois, mais je pense pouvoir démontrer que ce serait là de l'économie mal entendue. Il est plus économique, en somme, de construire une voie ferrée sur laquelle il soit possible, dès le premier jour, de remorquer toute la quantité de marchandises à transporter, à un prix convenable, au lieu d'une voie susceptible de porter seulement des trains légers et qu'il faudrait améliorer d'année en année, aux dépens des recettes courantes, et aussi du capital d'établissement, pour finir par avoir, à l'expiration de vingt ans, un chemin de même ordre que celui que nous nous proposons d'avoir à notre disposition dès le jour de son inauguration.

Venons-en maintenant à la question de la dépense. Inutile pour moi de revenir encore une fois en détail sur les faits relatifs au renchérissement de la matière première et de la main-d'œuvre, ainsi qu'à l'établissement d'un chemin de meilleur ordre et les avantages en résultant. Je sais bien ce que l'honorable député va répondre: Oui, le chemin est de qualité excellente, mais en 1903 on a déclaré au peuple canadien qu'il serait de la même qualité que la voie ferrée du Grand-Tronc reliant Montréal à Toronto. Or, monsieur l'Orateur, la voie du Transcontinental est de meilleure qualité que celle du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto. Les pentes sont plus douces et à tous égards la qualité est meilleure que celle de la voie du Grand-Tronc entre ces deux villes au moment où le marché a été conclu. Certains diront: Oui, mais sur ce chemin de fer du Grand-Tronc entre Toronto et Montréal on a doublé la voie et on a posé des rails d'acier de 100 livres à la verge. Toutefois au moment de la conclusion du marché, cette voie n'était pas pourvue de rails d'acier de 100 livres à la verge et le cahier des charges visait l'état de choses alors existant. Quiconque a voyagé de Montréal à Toronto par la ligne du Grand-Tronc sait que c'est une des meilleures lignes du continent et qu'elle est à un ni-

veau très élevée d'excellence; mais en ce qui regarde les pentes, elle n'est pas aussi bien partagée que la voie du Transcontinental de Moncton à Winnipeg, ou même de Moncton au versant est des Montagnes Rocheuses.

M. R. L. BORDEN: Je ne répondrais pas à l'honorable ministre dans le sens qu'il vient d'indiquer, car j'ai déjà cité les paroles prononcées par le ministre des Finances en 1903 et 1904, alors qu'il a dit que son estimation était basée sur une pente de quatre dixièmes de 1 p. 100. Il en trouvera le texte à la page 3850 du compte rendu des débats pour cette année.

L'hon. M. GRAHAM: On constatera, je pense en se reportant aux termes du marché que la voie devait être du même degré d'excellence que celle du chemin de fer du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto.

M. R. L. BORDEN: C'est parfaitement exact, mais je parlais des estimations.

L'hon. M. GRAHAM: On a beaucoup parlé des estimations. L'estimation de M. Schreiber a été faite en 1903, avant la conclusion du marché. Quelque divergentes que puissent être les opinions à cet égard, il n'est pas douteux que M. Schreiber n'avait pas à l'esprit le haut niveau d'excellence que notre public a exigé lors de la conclusion du marché avec le Grand-Tronc-Pacifique. M. Schreiber songeait plutôt à un chemin comme l'Intercolonial, à rampes moins douces et à rails moins lourds, rails de 65 livres au lieu de 80. Mais il est d'autres circonstances qui tendent à augmenter le prix de revient. Les salaires des manœuvres, qui étaient de $1.25 ou $1.50 par jour dans le temps, ont atteint $2.25. Les traverses qui coûtaient 25 à 28 cents coûtent aujourd'hui 50 à 60 cents. Le prix du bois utilisé dans la construction de ponceaux et ponts sur chevalets, etc., s'est élevé de 30 ou 32 à 38 ou 40 cents. Le prix des rails d'acier, qui était de $25 à $28 la tonne en 1903, est aujourd'hui de $35 à $36 la tonne, et il a été depuis ajouté un droit de $7 la tonne. Puis les rails utilisés, au lieu d'être du poids de 65 livres sont du poids de 80 livres à la verge, différence de 23 tonnes au mille. Cela explique la différence dans le coût de la voie, du moins pour une partie.

Je ne me propose pas de pousser la comparaison plus loin; je me bornerai à indiquer d'une manière générale que les prix de la matière première et de la main-d'œuvre ont augmenté et que la voie est d'un niveau d'excellence supérieur à ce que prévoyait M. Schreiber. En outre, je fais cette déclaration sans crainte d'être contredit, le niveau d'excellence de la voie du Grand-Tronc-Pacifique est plus élevé que celui d'aucune autre ligne transcontinentale ou quasi-transcontinentale d'Amérique. De la section des montagnes, il s'en trouve à peu près 100 milles en construtcion, et il se produit de grandes divergences d'opinion quant à son prix de revient.

Je suis informé par quelqu'un que je crois très au courant de la situation, que la section des montagnes, à l'exception d'un ou deux endroits très difficiles, ne coûtera pas plus cher, en moyenne que la section du lac Supérieur, dans la division de l'Est. Il croit que la construction ne présente pas plus de difficultés, sur la plus grande partie de la division des montagnes, que dans la division que construit le Gouvernement. Il est tout à fait raisonnable de dire que ce chemin coûtera $100,000 par mille.

L'hon. M. HAGGART: Pour bien comprendre les explications du ministre, il nous faudrait savoir ce que la division de l'Est va coûter.

L'hon. M. GRAHAM: Mon ami trouvera ces renseignements dans les rapports et les états des différentes divisions, qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre.

Mais puisque nous en sommes sur ce sujet, est-ce le seul chemin de fer, est-ce le seul projet, où le coût réel ait considérablement dépassé le coût estimatif? Je n'ai pas besoin de parler des grandes entreprises, il suffit d'en appeler à l'expérience de quiconque s'est déjà fait construire une maison. S'il veut examiner ses factures, il verra que sa maison lui a coûté beaucoup plus cher que ce qu'il avait culculé.

Prenons un autre exemple. On a souvent cité le cas du canal de Panama comme un exemple du résultat qu'on peut obtenir et des économies qu'on peut réaliser en nommant une bonne commission. En parlant du coût de la construction du Transcontinental par une commission on est naturellement appelé à parler du personnel de cette commission. Je tiens à déclarer que dans toutes les critiques que j'ai entendues, je n'ai rien trouvé de nature à me faire croire que les commissaires ne s'acquittent pas de leur tâche d'une manière consciencieuse et habile.

Le gouvernement américain a entrepris de construire le canal de Panama, et fit choix de certains commissaires qu'on disait très capables. Ils furent bientôt remplacés par d'autres avant d'avoir terminé l'entreprise. Cette deuxième commission dût également faire place à une autre, de sorte que si l'on établit une comparaison entre la commission du Panama et celle du Transcontinental, elle n'est pas au désavantage de la commission du Transcontinental.

La commission actuelle du Panama est composée d'ingénieurs militaires, appartenant au département de la Guerre des Etats-Unis, et d'un ou deux autres ingénieurs, sous la direction absolue du gouvernement. Les commissaires actuels du canal de Pana-

ma appartenant à l'armée, ne prêtent pas autant de flanc à la critique et aux racontars, si je puis me servir de cette expression; de plus ils sont soumis à une discipline plus rigoureuse, tant dans leurs actes que dans leurs paroles.

Si on se demande ce que coûtera le canal de Panama, me sera-t-il permis de dire que malgré tout le soin exercé et toutes les précautions prises par les trois commissions qui se sont succédées, le coût de la construction dépassera de beaucoup, les premières estimations qui étaient de $140,000,000. Ce calcul ne comprenait pas le prix d'achat, $50,000,000 ni le coût de l'assainissement et de l'administration civile de la zone réservée au canal, $27,000,000. En réunissant toutes ces sommes—ce qui équivaudrait, pour les besoins de la discussion, si on les omettait, à omettre le pont de Québec, dans le coût du Transcontinental—nous arrivons à un total de $217,000,000. Mais la commission d'experts présidée par M. Taft, a fait rapport au mois de février 1909, que le coût ne serait pas de $217,000,000, mais bien de $360,000,000, soit une augmentation de $143,000,000.

De plus, le colonel Boutette, l'ingénieur en chef, a déclaré devant le comité des appropriations du Congrès que le coût de l'entreprise serait, non pas $360,000,000, mais $375,000,000. Si l'on tient compte des intérêts pendant la construction, comme on le fait pour le Transcontinental, on coonstate que la construction du canal de Panama, qu'on a cité comme un exemple d'économie et de bonne administration avait été estimée d'abord à $217,000,000 et que l'estimation actuelle, avant le parachèvement des travaux, est de $400,000,000, soit le double de la première.

Je citerai d'autres exemples encore pour faire mieux comprendre que tout ce tapage au sujet de l'augmentation du coût de la construction n'est pas particulier au Transcontinental mais peut s'appliquer également à toutes les entreprises publiques ou privées, au Canada et ailleurs. En 1899, on estimait le coût du canal New-York-Erié à $61,536,788, mais deux ans plus tard, la commission d'experts, porta le coût à $94,000,000, soit une différence de $32,764,484, ou plus de 50 p. 100 entre 1899 et 1901. Mais en 1903, deux autres années plus tard, l'ingénieur de l'Etat revisa l'estimation et l'éleva de $94,000,000 à $100,000,000; au chapitre 147 des lois de l'état de New-York, on trouve une loi autorisant l'état à emprunter $100,000,000 pour la construction de ce canal qui devait d'abord coûter $61,000,000. Si on ajoute les intérêts, comme dans le cas du Transcontinental, il n'est pas exagéré de dire que le canal Erié, d'abord estimé à $61,000,000 coûtera au moins $125,000,000, ou plus du double du chiffre prévu.

M. R. L. BORDEN: Il faut tenir compte des intérêts dans les deux cas.

M. LENNOX: Cela aurait dû vous rendre plus prudent dans vos prophéties.

L'hon. M. GRAHAM: Cela pourrait aussi servir de leçon à mon honorable ami, quand il cite le canal de Panama comme exemple.

M. ARMSTRONG: Le ministre ne prétend pas dire que la construction du Transcontinental présentait des difficultés comparables à celles qu'il a fallu surmonter dans la construction du canal de Panama.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami ne doit pas oublier que les ingénieurs du canal de Panama étaient des experts payés pour donner au pays une estimation du coût de l'entreprise avec tous les obstacles qu'il y avait à surmonter. Je dirai de plus, qu'à tout prendre, il est aussi difficile d'estimer le coût d'un chemin de fer, à travers les montagnes Rocheuses et à travers toute la largeur du continent, que d'estimer le coût du canal de Panama; je suis certain qu'on trouverait des ingénieurs compétents pour prétendre que l'estimation du Transcontinental est plus difficile à faire que l'autre.

Je tiens maintenant à faire une autre déclaration importante et je désire qu'elle soit considérée comme telle: je dis que non seulement nous avons la ligne transcontinentale la mieux construite de ce continent, mais aussi une ligne qui n'a pas coûté plus cher que tout autre chemin de fer identiquement situé, construit dans aucun pays depuis quinze ans.

Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de donner le coût d'un ou deux autres chemins de fer. La compagnie Milwaukee, Chicago et Saint-Paul a construit un chemin depuis Evarts, dans le Dakota-sud, jusqu'à Seattle, dans l'état de Washington, une distance de 1,500 milles. Les travaux furent commencés à peu près en même temps que sur le Transcontinental et la différence maximum de niveau est de 52 pieds au mille, contre 21, sur le Transcontinental. Le "Financial Chronicle" estime que ce chemin coûtera $60,000 par mille et j'ai été informé par des ingénieurs, qu'une grande partie de ce chemin traverse un pays qu'on peut comparer à la division des prairies du Grand-Tronc-Pacifique.

M. AMES: Que coûtera ce chemin dans la section des prairies.

L'hon. M. GRAHAM: Si je voulais aller aussi loin que celui qui m'a fourni ces renseignements je dirais que presque tout le chemin est construit dans la prairie, mais je ne veux pas aller jusque-là.

M. AMES: Il faut franchir les montagnes Rocheuses pour atteindre Seattle.

L'hon. M. FOSTER: Il n'y a pas d'autre chemin.

M. AMES: Il est impossible que ce soit tout de la prairie.

L'hon. M. GRAHAM: J'admets certainement que ce chemin traverse les montagnes Rocheuses.

M. BURRELL: Où dites-vous que ce chemin est construit!

L'hon. M. GRAHAM: Entre Evarts, dans le Dakota-sud, et Seattle.

M. BURRELL: Vous ne rencontrez pas beaucoup de prairie entre ces deux points.

L'hon. M. GRAHAM: Je rapporte ce qui m'a été dit par des ingénieurs qui prétendent avoir visité le pays. Dans tous les cas, le "Financial Chronicle" qui est considéré comme une autorité dans la matière, porte le coût de ce chemin à $60,000 par mille.

M. HUGHES: N'y a-t-il pas les montagnes Rocheuses, entre ces deux points?

L'hon. M. GRAHAM: Certainement. La nature ne les a pas fait disparaître, et je ne prétends pas déclarer section de prairie, une section établie en pays montagneux. Le Western-Pacific construit une ligne entre Salt-Lake-City, dans l'Utah et San-Francisco dans la Californie, une distance de 929 milles; et bien que la différence de niveau soit de 52 pieds par mille, contre 21 pieds sur le Transcontinental, ce chemin coûtera plus de $70,000 par mille.

M. AMES: Il est construit entièrement à travers les montagnes.

L'hon. M. GRAHAM: Pas entièrement.

M. AMES: Avec un tunnel sous la lac Salé.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami a peut-être raison de dire qu'une grande partie de ce chemin est dans la section des montagnes Rocheuses, mais pas entièrement.

M. AMES: Et le tunnel?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne donne que le coût de ce chemin, d'après un journal financier qui fait autorité. En citant ces exemples, j'ai voulu démontrer que toutes ces lignes ont coûté plus cher que ce qu'on avait d'abord calculé. On peut constater la même chose sur le nouvel embranchement du Pacifique-Canadien entre Sudbury et Toronto. On avait calculé que la ligne coûterait environ $30,000 par mille et à ce propos je citerai un passage du rapport annuel de 1907, de la compagnie à ses actionnaires—une autorité que les honorables députés de la gauche ne contesteront pas:

En 1894 vous avez autorisé vos directeurs à construire un chemin de fer d'un endroit dans les environs de Sudbury, jusqu'à Kleinburghs dans la division d'Ontario, pour que nous ayions sous notre contrôle exclusif une ligne entre Toronto et la voie principale, et pour subvenir aux dépenses vous avez autorisé vos directeurs à émettre et vendre la quantité d'obligations consolidées de la compagnie qu'ils jugeront nécessaire, mais ne devant pas excéder, dans l'ensemble, $30,000 par mille de chemin de fer qu'il y aurait à construire.

Les difficultés résultant des accidents du sol, la cherté plus grande de la main-d'œuvre et des matériaux font que le coût de la construction de la ligne excède l'estimation qu'on en avait faite, et voilà pourquoi vous allez être invités à autoriser l'émission et la vente de la quantité d'actions-débentures que vos directeurs jugeront nécessaire pour assurer l'achèvement des travaux; cette émission toutefois ne devra pas excéder $10,000 à l'égard de chaque mille construit.

Comme chacun peut le constater, il s'agit là d'une ligne courte dont la majeure partie traverse un territoire colonisé. Or, bien que le coût estimatif en ait été établi par les ingénieurs du Pacifique-Canadien, qui comptent parmi les plus savants de ce pays, ces spécialistes se sont aperçu au bout d'une année ou deux qu'ils s'étaient trompés du tiers dans leur estimation du coût de l'entreprise. Il me reste encore un ou deux points à signaler.

Au dire de mon honorable ami, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique ne font qu'une seule et même compagnie. Je ne discuterai pas ce point avec lui, parce que ces deux compagnies sont dans le cas de nombre d'autres institutions de ce pays; ce sont les mêmes hommes qui les composent, leurs intérêts sont identiques dans une très large mesure, mais l'actif et le passif de chacune d'elles sont bien distincts. Beaucoup de membres de la Chambre se trouvent dans la même situation, qui n'aimeraient pas que l'actif et le passif d'une compagnie fussent assimilés à ceux d'une autre. Je pourrais rappeler à mon honorable ami que deux des plus importantes compagnies canadiennes qui se trouvent dans ce cas se sont intenté l'un des plus gros procès dont on ait jamais été témoin au Canada; je veux parler de la Dominion Coal Company et de la Dominion Iron and Steel Company. Bien que les mêmes personnes possèdent des intérêts considérables dans les deux compagnies, elles ont cru devoir s'adresser aux tribunaux pour faire déterminer les droits respectifs de chacune.

Pour ce qui est des actions du Grand-Tronc-Pacifique, détenues par le Grand-Tronc, il n'est que juste, ce me semble, que je donne lecture d'une brève déclaration de M. Wainwright que je ferai suivre de celle que le ministre des Finances faisait l'autre jour, afin que toutes deux soient consignées ensemble. Voici ce que dit M. Wainwright:

A l'époque de la confédération, le Grand-Tronc devait aux provinces du Haut et du Bas-Canada un principal de $15,142,000 et des intérêts accumulés se chiffrant à $10,465,000, c'est-à-dire que le chiffre total de sa dette était de $25,607,000. Cette dette, le Dominion l'a assumée en 1867, mais elle n'a jamais été

portée à l'actif du pays depuis cette époque. Elle provient en premier lieu d'une émission d'obligations provinciales faite par le gouvernement du Haut et du Bas-Canada à l'égard des parties suivantes du réseau du Grand-Tronc, entre 1854 et 1861:

Division Saint-Laurent-Atlantique	$ 2,275,000
Division Québec-Richmond	1,217,000
Autres parties du Grand-Tronc	11,650,000
Total	$15,142,000

Ces obligations portaient intérêt à 6 p. 100; elles avaient été émises à titre de débentures-actions portant gage-priorité, mais par la suite, de nouvelles mesures législatives leur firent céder le pas à d'autres, obligations; or, comme les recettes nettes de la compagnie ne lui ont jamais permis de faire face aux obligations ayant rang de priorité, il s'ensuit qu'elle n'a jamais dû aucun intérêt au Gouvernement à l'égard des débentures-actions. L'ancien chemin de fer du Nord et le Great-Western avaient aussi été l'objet de prêts semblables; mais les circonstances qui ont entouré la construction du Grand-Tronc sont tellement particulières, qu'un tribunal d'honneur envisagerait les emprunts de la compagnie à un point de vue tout différent.

Les premiers prospectus du Grand-Tronc, où l'on promettait aux porteurs d'actions ordinaires un dividende annuel de 11½ p. 100, abstraction faite du paiement de l'intérêt sur les obligations, avaient été publiés avec l'approbation quasi-officielle du gouvernement de l'ancienne province du Canada.

Les actions ordinaires représentent, en chiffres ronds, une somme totale de $110,000,000. Les actionnaires anglais n'ont pas encore touché un seul dollar sous forme de dividende.

La déclaration faite par le ministre des Finances en réponse à l'honorable député de Leeds est ainsi conçue:

LA DETTE DU GRAND-TRONC ENVERS LE GOUVERNEMENT FEDERAL.

M. GEORGE TAYLOR demande:

1. Quel est le chiffre de la dette, s'il en existe, que la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer a contractée envers le Canada?
2. De ce total, quelle est la proportion respective du principal et de l'intérêt?
3. Combien est-il dû d'années d'intérêt?
4. A quelle date l'intérêt a-t-il été payé en dernier lieu?

L'hon. M. FIELDING (ministre des Finances): Cette question porte sur un compte très ancien et fort compliqué. Mieux vaudrait peut-être la faire servir d'avis de motion demandant un état; mais pensant que l'honorable député (M. George Taylor) pourrait considérer le cas comme se rattachant à certains projets qui seront mis à l'étude au cours de la session actuelle j'ai apporté la réponse qui suit:

1, 2, 3 et 4. En l'année 1862, cinq ans avant l'établissement de la confédération, la réorganisation de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada fut effectuée en vertu du chapitre 56 des statuts de cette année-là. Avant l'établissement de cette loi, la province du Canada était venue en aide à la compagnie au moyen de l'émission d'obligations au montant de $15,142,633.34, obligations qui portaient intérêt de 4 p. 100 par an.

Aux termes de l'article 19 de la loi susdite, la province du Canada consentait à ce que sa réclamation relative à l'intérêt dû et résultant et ces obligations fût différée jusqu'après le paiement de certaines obligations antérieures créées en vertu de la loi. Cet article porte qu'après paiement des frais d'exploitation du chemin de fer, le reste des recettes doit être attribué et appliqué au paiement:

a) de l'intérêt sur les obligations grevant le matériel;

b) de l'intérêt sur les obligations privilégiées émises en premier lieu et du dividende dû sur la première émission d'actions privilégiées; c) de l'intérêt sur les obligations privilégiées émises en deuxième lieu et du dividende dû sur la deuxième émission d'actions privilégiées; d) du dividende dû sur la troisième émission d'actions privilégiées; e) du dividende dû sur la quatrième émission d'actions privilégiées; f) du dividende de 3 p. 100 par an, pendant dix ans, sur les actions ordinaires de la compagnie et, après cela, au taux de 5 p. 100 par année; g) d'un autre dividende de 1 p. 100 par an sur la troisième émission d'actions privilégiées; h) d'un autre dividende de 1 p. 100 par an sur la quatrième émission d'actions privilégiées (tout ce qui précède devant avoir le pas sur la réclamation du Gouvernement relativement à l'intérêt); puis au paiement; i) de l'intérêt alors dû et de celui qui, après le 1er janvier 1862, devait résulter des obligations provinciales portant intérêt à 6 p. 100 par an, qui avaient été émises pour venir en aide à la compagnie avant l'établissement de la loi en question.

A l'époque de la confédération, l'intérêt sur les obligations provinciales ci-dessus mentionnées se chiffrait à $10,457,458.01. La dette de $15,142,633.34 que représente les obligations émises par la province du Canada, et celle de $10,457,458.01 que représente l'intérêt, le gouvernement fédéral les a assumées à l'époque de la confédération, et depuis, on les a laissées inscrites au bilan sans modification, sous le titre de "comptes des chemins de fer"; mais ces sommes n'ont pas été portées à l'actif du gouvernement fédéral.

Les recettes nettes de la compagnie n'ayant jamais suffi au paiement, prévu par la loi, des obligations antérieurs, nulle partie de cet intérêt n'est jamais devenue payable.

La province du Canada a également transporté au gouvernement fédéral, à l'époque de la confédération une autre réclamation spéciale de $7,302.18, relative à l'intérêt, que l'on a continué d'inscrire au bilan. Cette réclamation spéciale résultait du règlement de comptes divers entre la province du Canada et la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, règlement que confirme un décret du conseil en date du 18 octobre 1886.

En outre, à l'époque de la confédération, la province du Canada détenait la quatrième émission d'actions privilégiées de la compagnie (actions que la loi de 1873, chapitre 18, article 11, a converties en actions privilégées de troisième classe), valant au pair $121,739.65. Le gouvernement fédéral a touché sur ces actions des dividendes divers qui se répartissent comme suit:

En	1881	$ 608 70
"	1883	1,643 48
"	1884	1,978 26
"	1902	1,217 40
"	1903	2,434 80
"	1905	2,434 80
"	1906	3,652 20
"	1907	3,652 20

La province du Canada avait accepté cette quatrième émission d'actions privilégiées en paiement d'une certaine partie des comptes dont le règlement fut effectué en vertu du décret du conseil dont j'ai parlé.

Quant au prêt qui fait l'objet du projet de loi dont la Chambre est saisie, toute la question n'est pas de savoir ce que la commission du Transcontinental a fait entre Moncton et Winnipeg, ce que le Gouvernement a accompli, si le pont de Québec s'est écroulé, si les pentes de la division de l'Est du Grand-Tronc-Pacifique sont raides ou si l'inclinaison est de quatre ou de six dixièmes de 1 p. 100, s'il y aura des bacs transbordeurs à Québec, ni si le Transcontinental recueillera des marchandises le long de la route de l'est de Québec. Voici le problème que la Chambre et le public doivent résoudre: dans les circonstances, la population canadienne a-t-elle intérêt à prêter $10,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique? Je ne crains pas de répondre affirmativement.

L'honorable député déclare que nous devrions exiger $10,000,000 d'obligations privilégiées. Nous ne donnons rien au Grand-Tronc-Pacifique. Nous lui permettons d'émettre des obligations dont le remboursement est garanti par la compagnie du Grand-Tronc du chemin de fer du Canada, obligations que nous ne détiendrons que pour nous assurer que cet emprunt sera racheté, ainsi que le ministre des Finances l'a fait observer. Si ces obligations étaient vendues publiquement, lors de leur émission, le Gouvernement ne serait responsable que de la différence entre leur valeur au pair et le prix de vente; il ne court pas d'autres risques.

Nous ne faisons pas un prêt à la compagnie sans obtenir de garantie; notre garantie ne repose pas, non plus, sur un tronçon de la voie ferrée, mais sur des valeurs dont le remboursement est assuré par la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada qui, si elle est aussi favorisée que l'honorable député le dit, si elle est comblée de tant de richesses qu'on le prétend, est une excellente garantie pour cet emprunt.

Notons, que les valeurs recommandées par notre honorable ami comme sûreté, ne prennent rang qu'après l'acquittement des obligations détenues par l'Etat.

Le Gouvernement, je le répète, est un associé dans cette grande entreprise et, quelle que soit la situation, il ne pouvait pas laisser tomber le projet du Grand-Tronc-Pacifique. Il s'en est chargé, et ce que le Canada entreprend, il est prêt à le mener à bonne fin, soit sous le régime actuel ou sous celui de ses adversaires. Vu qu'ils ont cru sage, lorsqu'ils étaient au pouvoir, de venir en aide au Pacifique-Canadien qu'ils avaient généreusement subventionné en premier lieu, ils ne voudraient pas dire que le Canada ferait bien en ce moment de repousser la requête du Grand-Tronc-Pacifique car, en l'accueillant favorablement, nous assurons l'exécution d'une entreprise pour laquelle, au dire du chef de l'opposition, nous avons fourni les neuf dixièmes des capitaux, tandis que la compagnie n'en a fourni qu'un dixième.

M. R. L. BORDEN: Si nous sommes associés, pourquoi n'obtenons-nous pas une part des action?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député oublie le principe qui est à la base des subventions que le Canada a accordées aux chemins de fer. Avons-nous obtenu une part des actions du Pacifique-Canadien.

M. NORTHRUP: Nous n'étions pas associés.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, nous sommes associés en quelque sorte. Pourquoi est-on venu en aide au chemin de fer du Pacifique-Canadien si ce n'était dans l'intérêt du peuple?

M. NORTHRUP: Qui a parlé de l'intérêt du peuple? Mon honorable ami ne doit pas m'attribuer des paroles que je n'ai pas prononcées. Je n'ai pas dit un seul mot au sujet de l'intérêt du peuple. J'ai dit que nous n'étions pas les associés de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

L'hon. M. GRAHAM: Si le pays n'était pas l'associé de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien en ce qui concerne les avantages qu'il retirait du chemin de fer, alors le peuple du Canada a donné à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien des avantages en retour desquels il n'a rien retiré.

M. NORTHRUP: Le ministre croit-il cela?

L'hon. M. GRAHAM: Je le crois, mais mon honorable ami s'efforce d'échapper à cette conclusion en jouant sur les mots. Je sais qu'il excelle à manier la parole, mais je n'ai pas l'intention de le laisser s'échapper en jouant sur les mots. Le peuple du Canada est l'asocié de tous les chemins de fer qui contribuent au progrès du pays. S'il ne l'est pas, il n'a pas le droit de venir en aide aux chemins de fer. Est-ce que nous aidons aux chemins de fer en considération des actions de chemins de fer que nous devons acquérir? Non. Nous leur donnons de l'argent, les municipalités leur

donnent des boni, les gouvernements provinciaux leur donnent des subventions—parfois des concessions de terres, comme dans Ontario, il y a quelques semaines—les gouvernements provinciaux garantissent leurs obligations, le gouvernement fédéral garantit leurs obligations. Ce dernier a donné au chemin de fer Pacifique-Canadien 25,000,000 d'acres de terres, un long parcours de voie déjà construite et $25,000,000 en argent. Et si cela ne fait pas du pays un associé de la compagnie, alors rien ne saurait constituer une part d'associé en tant qu'il s'agit du développement du Canada. Lorsque je parle d'une association, je ne veux pas dire une association en vertu de laquelle le Gouvernement doit devenir actionnaire, mais je veux dire une association en ce sens que nos intérêts sont parallèles à ceux de nos associés; si les chemins de fer contribuent au développement du pays, celui-ci s'aide lui-même en encourageant la construction des voies ferrées de toutes façons, et alors nous devenons associés dans la même œuvre. Nous sommes responsables envers le peuple du Canada et l'empire britannique relativement au progrès de cette partie de l'empire. Nous donnons une certaine aide.

M. NORTHRUP: Qui ça, nous?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami en est un. Nous sommes le peuple du Canada.

M. NORTHRUP: Mais mon honorable ami dit: Nous sommes responsables envers le peuple du Canada; puis il dit que nous sommes le peuple du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Si mon honorable ami prétend qu'il n'est pas l'un de "nous", je le laisserai en dehors.

M. NORTHRUP: J'espère que je suis du nombre. Mais je voudrais que mon honorable ami expliquât ce qu'il entend lorsqu'il dit: Nous sommes responsables envers le peuple et nous sommes le peuple.

L'hon. M. GRAHAM: Eh bien, je vais donner un autre exemple qui est peut-être meilleur. Je dirai que mon honorable ami le chef de l'opposition représente l'autre "nous". Nous, les représentants du peuple en cette Chambre, sommes responsables, envers le peuple du Canada, du développement de ce pays.

M. NORTHRUP: Certainement, mais je ne vois pas qu'il y ait là d'association.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne me laisserai pas entraîner plus loin quand même il déplairait à notre honorable collègue de constater qu'il ne peut venir à bout de me faire sortir du sujet.

M. NORTHRUP: Vous ne le pourriez pas.

L'hon. M. GRAHAM: C'est réellement là un bon exemple. Je crois que personne ne s'est mépris sur le sens de mes paroles. Parlant d'association, j'ai voulu dire, et je l'ai déjà dit en cette Chambre, que vous ne pouvez dissocier les intérêts des compagnies de transport des intérêts du peuple. Nous leur aidons afin d'en tirer des bénéfices. Nous venons en aide aux compagnies de transport et nous devenons, en pratique, associés dans la construction des chemins de fer, des canaux et de tout ce qui procure au peuple l'avantage des facilités de transport, dans toute les entreprises où nous avons placé l'argent du public.

M. SPROULE: En un sens, nous sommes propriétaires d'une partie de ce chemin et la compagnie est propriétaire de l'autre partie.

L'hon. M. GRAHAM: Nous sommes propriétaires de 1,800 milles de ce chemin et nous ne possédons pas un seul mille du chemin de fer canadien du Pacifique. Nous sommes intéressés au développement des voies de transport, et bien que nous ne retirions pas d'argent en retour de l'aide que nous donnons, si nous n'en retirons pas de bénéfice sous une autre forme, alors la politique du pays qui consiste à aider à la construction des chemins de fer a eu pour résultat un lamentable insuccès. Chaque mille de voie ferrée que nous ajoutons aux facilités de transport est autant d'ajouté aux moyens de placer nos produits sur le marché, et permet aux gens d'obtenir de meilleurs prix pour leurs produits. L'avantage que nous devons retirer de la construction de cette ligne, comme dans tous les autres cas, n'est pas la quantité d'actions que nous allons nous procurer, ni l'argent qui doit entrer au Trésor, mais les bénéfices que le peuple encaissera grâce à l'amélioration de ses voies de communication.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami me permettra-t-il? L'idée d'abord exprimée par M. Hays, président du chemin de fer Grand-Tronc était à l'effet que nous serions les associés du chemin de fer Grand-Tronc. Or, le chemin de fer Grand-Tronc et le pays ayan l'un et l'autre approuvé l'entreprise, et pouvant en ce sens être considérés comme associés, l'un et l'autre, et non un seul des associés, devraient avoir droit à une part des profits, des profits nets.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne parlais pas de la société à ce point de vue, mais le Gouvernement prête l'aide de l'Etat à toutes les entreprises de chemins de fer; dans ce cas-ci l'encouragement de l'Etat prend une forme différente, voilà tout. Mais quelle que soit la forme, nous sommes en société avec cette compagnie comme avec toutes les compagnies de chemins de fer, quoique, au dire de l'honorable député de Grey (M. Sproule), nous le sommes dans ce cas-ci d'une autre manière, c'est-à-dire que la compagnie exploitera les deux divisions du réseau, y compris les 1,804 milles que l'Etat a construits et possède.

A cette phase de l'entreprise, devons-nous faire ce prêt de $10,000,000? Le passé nous dit que le public, par ses représentants au Parlement, s'est engagé dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Le moyen de réussir fut discuté à fond sur les hustings en 1904 et en 1908, et les deux fois, le public a déclaré qu'il désirait la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Je sais que des circonstances ont surgi depuis qui n'étaient pas prévues aux débuts. Nul besoin de chiffres pour montrer que le prix de la construction est beaucoup plus élevé qu'on ne l'avait prévu. L'on croyait que la ligne coûterait de $17,000 à $18,000 par mille dans les plaines, mais on est rendu à $32,000 et $33,000 par mille. La section des montagnes va coûter beaucoup plus cher qu'on ne le croyait. On avait cru que la garantie de $13,000 par mille dans les plaines représentait les trois-quarts du prix de la construction. Le contrat stipule une garantie des trois-quarts du prix de la construction mais ne dépassant pas $13,000 par mille, ce qui indique que les trois-quarts pouvaient être encore moins que ce montant. Mais les circonstances ont changé, et le prix a été beaucoup plus considérable.

Alors le Grand-Tronc-Pacifique se présente au Parlement, nous demande de l'aide et nous offre des sûretés. Nous trouvons les sûretés suffisantes. Nous faisons ce que tout banquier ferait. Nous acceptons leurs obligations, que nous déposons au Trésor en attendant de pouvoir les négocier avec avantage. Si nous les vendions aujourd'hui, nous risquerions la différence entre la valeur au pair et le prix de vente, ce qui représenterait un bien petit montant. On nous demande comment on chiffre ce total de $10,000,000? Voici comment:

Sur la section des plaines, le produit des obligations garanties par l'Etat, $13,000 par mille, représente $10,335,482.91:

"A" obligations garanties par le Grand-Tronc-Pacifique.... .. ..$	9,601,926 30
Balance due sur le produit des obligations garanties par l'Etat, 3 p. 100..	1,572,517 08
Matériel de construction..	1,000,000 00
Total.. .. ..$	22,509,926 29
Prêt projeté du Gouvernement...	10,000,000 00
Total.. .. ..$	32,509,926 29

Maintenant, le prix estimatif des travaux, y compris l'intérêt, jusqu'au mois de janvier 1910, d'après M. Schreiber, est $33,007,449. Le coût estimatif d'après la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, y compris l'intérêt, est $32,198,351.30. Ce montant de $10,000,000 donc, pour lequel le Gouvernement se fait le banquier de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, permettra à celle-ci de hâter le plus rapidement possible la construction de cette partie de la ligne. C'est dans l'intérêt du pays qu'il n'y ait point de délais. Bien qu'une grande partie de la ligne soit construite et en exploitation dans les plaines, il est important que toute cette section soit terminée aussi vite que possible. Il est non moins important que la compagnie prenne les moyens les plus expéditifs possibles de compléter sa ligne dans les plaines, c'est-à-dire dans les régions fertiles et payantes, et de plus, de construire des embranchements qui bénéficieront les cultivateurs, en même temps qu'ils serviront de lignes alimentaires pour les trains d'entier parcours du Grand-Tronc-Pacifique.

Monsieur l'Orateur, j'en appelle à l'opposition, j'en appelle à la Chambre, j'en appelle à la population entière sur cette question d'avancer cet argent au Grand-Tronc-Pacifique. Je crois que c'est à l'avantage du Canada; je crois que le pays ne court aucun risque en le lui prêtant. Car, je l'ai déjà dit, l'intérêt commun et le succès de notre système de transport dépendent du succès de cette entreprise. Et j'espère, monsieur l'Orateur, que toute la députation appuiera la proposition du ministre des Finances de prêter ces $10,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique.

M. SPROULE: S'il peut convenablement le faire, le ministre pourrait-il me donner un renseignement? Quelle partie de la section des plaines est maintenant construite, et quelle partie reste-t-il à construire?

L'hon. M. GRAHAM: La ligne est construite de Winnipeg à un endroit près d'Edmonton. Quand je dis "construite", ce n'est pas à dire qu'elle est en parfait état d'exploitation. Elle sert de ligne de matériaux pour la compagnie, qui n'est pour ces fins qu'une compagnie de construction, et je dirai, par voie d'encouragement, que nous lui avons donné crédit, sur cette section, d'un montant de recettes de $29,000.

M. SPROULE: La réponse du ministre ne me dit pas ce que je veux savoir. Quelle proportion de la ligne est complétée: les deux-tiers, les trois-quarts?

Sir WILFRID LAURIER: La ligne est complétée jusqu'à Battle-River. On espère avoir atteint Edmonton en juin.

M. SPROULE: Qu'est-ce qu'il en coûtera pour compléter la section des plaines. Le ministre doit pouvoir le dire. On nous demande de donner $10,000,000 à la compagnie. Mais sur ce montant, le Grand-Tronc-Pacifique en remboursera $7,000,000 au chemin de fer du Grand-Tronc, laissant $3,000,000. Ce montant suffira-t-il à compléter la section des prairies?

L'hon. M. GRAHAM: Je pourrai donner ces renseignements en comité. J'ai fait des déclarations générales seulement sur cette question.

M. SPROULE: J'ai cru comprendre, d'après les paroles du ministre, que nous

avions déjà dépensé $23,000,000, et que le coût estimatif des ingénieurs pour tout l'ouvrage est $33,000,000, c'est-à-dire qu'il faudrait encore $10,000,000 pour compléter la section. Mais de ces $10,000,000 que nous voulons prêter au Grand-Tronc-Pacifique, $7,000,000 seront remboursés au chemin de fer du Grand--Tronc, laissant apparemment une somme de $3,000,000 seulement pour compléter un ouvrage qui en nécessite $10,000,000. N'est-il pas apparent que la compagnie va se trouver bientôt encore dans la gêne? Si l'intention est de hâter l'achèvement des travaux, avons-nous l'assurance que le prêt proposé suffira à terminer les travaux?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député (M. Sproule) interprète mal mes paroles. J'ai dit qu'il lui était dû plus de $1,500,000 sur le produit de la vente des obigations à 3 p. 100.

M. ARMSTRONG: Est-ce l'intention de faire payer au Grand-Tronc-Pacifique le même intérêt qu'on nous exigera sur les obligations, lorsque nous les vendrons?

L'hon. M. FIELDING: J'ai discuté cette question. Il est possible que nous payions une peccadille de plus, comme il est possible également que nous obtenions l'argent à une faible réduction. On ne peut donner une réponse définitive sur ce point.

L'hon. JOHN HAGGART (Lanark-sud): Ce n'est pas mon intention d'entrer dans les détails de la question en discusion. Il nous faudra beaucoup d'informations avant de pouvoir la discuter intelligemment, et je suppose que ces informations nous seront fournies en comité. La question dont la Chambre est saisie est bien simple. Le Gouvernement propose de donner $10,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique pour l'aider à compléter la section des plaines qu'il s'est engagé en 1904 de construire aux termes d'un contrat. Afin de bien comprendre la question, il faudrait l'étudier dans ses rapports avec le chemin de fer. Il y a quelques années à peine, le Gouvernement proposa au Parlement la construction entre l'Atlantique et le Pacifique, et entièrement en territoire canadien, d'un chemin de fer avec des pentes les plus douces possibles. Il nous dît quel en sera le prix.

Je déclarai à ce moment que le prix serait beaucoup plus élevé qu'on le croyait. Mon ami le chef du Gouvernement (sir Wilfrid Laurier), de même que le ministre des Finances (M. Fielding) déclarèrent que le pays n'aurait pas à débourser plus de $13,000,000, peut-être moins. Nous en rîmes. On admet maintenant que la ligne de Winnipeg à Moncton, y compris le pont de Québec et les gares terminus coûteront environ $180,000,000.

L'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a posé une question très juste au ministre des Chemins de fer (M. Graham) au sujet des pentes sur la ligne de Lévis à Moncton, et de l'utilité de construire cette ligne. Je me rappelle avoir dit, quand la question fut discutée à la Chambre, que l'Intercolonial était la meilleure ligne possible entre Lévis et Moncton. Le tracé que le Gouvernement projetait alors entre ces deux points avait été arpenté par l'Intercolonial, qui l'avait mis de côté. On trouve à présent que le Gouvernement a une ligne d'à peine 29 milles plus courte que l'Intercolonial entre Lévis et Moncton. Les pentes sont les mêmes, la ligne nouvelle ayant deux pentes raides, une de 1 et l'autre de 1-10, sur son parcours, tandis que l'Intercolonial en a trois. Le coût de la nouvelle ligne est de $30,000,000. Si on avait dépensé un dixième de cet argent à améliorer les pentes de l'Intercolonial, nous aurions une ligne supérieure aux deux, et nous aurions économisé $27,0000,000. Mais qu'est-ce que $27,000,000 pour ces messieurs? L'objet de la ligne de Winnipeg à Moncton, disent-ils, est d'amener les récoltes de l'Ouest aux ports des Provinces maritimes. Mais y a-t-il quelqu'un d'assez simple dans le pays pour croire qu'un seul boisseau de grain—oui, peut-être quelques boisseaux seulement, mais une partie considérable des moissons de l'Ouest viendront à Saint-Jean ou Halifax par le Grand-Tronc-Pacifique? Tout de même nous somme pris, il faut bien y passer.

Le ministre des Chemins de fer affirme avec beaucoup de carrure que nous sommes en société avec la compagnie pour la ligne en construction. Nous sommes obligés d'aider notre associé. Nous nous sommes engagés à défrayer huit-dixièmes du prix de la ligne, et voilà que maintenant on nous demande de nous engager pour le reste. Et enfin de compte, nous n'avons aucun intérêt dans cette ligne.

Il est vrai que le chemin nous reviendra après un certain nombre d'années, mais si son exploitation a donné quelques profits c'est la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui les aura.

M. G. TAYLOR: Nous sommes des associés sans profits.

L'hon. JOHN HAGGART: Oui, comme le dit mon honorable ami nous sommes associés, mais sans profits.

M. NORTHRUP: L'autre associé prend les profits et nous prenons les pertes.

M. LENNOX: On veut que nous soyions associés silencieux.

L'hon. JOHN HAGGART: Le ministre des Chemins de fer défend le Gouvernement en disant que nous sommes associés dans ce chemin de fer. Il dit que nous sommes associés non seulement dans ce chemin particulier, mais dans tous les chemins de fer que nous avons construits. Lorsque j'étais ministre des Chemins de fer, le Gouverne-

ment accordait pour la construction des voies ferrées une aide de $3,200 par mille. Nous accordions cet aide aux chemins qui ne pouvaient pas être construit sans aide. C'était seulement le prix auquel étaient calculés les rails. La compagnie construisait la voie, les ponts, les gares et tout le reste, et elle était virtuellement propriétaire du chemin. Le Gouvernement estimait alors que les sommes accordées aux chemins de fer revenaient indirectement au pays en droits de douanes et autres avantages qui résultaient de la circulation de l'argent pendant les deux ou trois années de construction du chemin. Or admettant que le ministre des Chemins de fer soit dans le vrai, pourquoi donnerions-nous ces dix millions de dollars? Le ministre des Chemins de fer dit que cette somme est nécessaire pour aider la compagnie à construire la division des prairies. Je ne vois pas que cela soit du tout nécessaire. D'après les déclarations mêmes de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, elle n'a besoin que de quelques millions de dollars pour construire cette division des prairies.

Je demande donc au ministre des Chemins de fer de nous dire pourquoi nous serions obligés de remettre à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique $7,000,000 qu'elle prétend avoir dépensée sur le chemin? Où la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle pris ces $7,000,000 pour la division des prairies? On devrait le dire à la Chambre. Nous avons droit de connaître les détails de ces $7,000,000. Je ne crois pas que la compagnie du Grand-Tronc ait jamais avancé cette somme, elle ne l'a jamais eue en sa possession. Si elle l'avait possédée elle aurait commise une fraude en la dépensant sans le consentement des actionnaires sur une entreprise comme celle-ci. Cependant malgré le peu de renseignements qu'il donne à la Chambre, le ministre des Finances demande au pays $10,000,000 dont $7,000,000 sont pour rembourser une avance faite par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Nous devrions avoir des informations détaillées à ce sujet et nous n'en avons pas du tout. Le ministre des Chemins de fer peut-il fournir à la Chambre un état détaillé de l'emploi de ces $7,000,000? Ou bien lui est-il impossible de nous donner ces détails parce qu'il ne les connaît pas lui-même.

Il doit y avoir une explication mais on ne la trouve pas dans l'état que le ministre des Finances a soumis à cette Chambre. Il dit que la compagnie du Grand-Tronc Pacifique a avancé la somme de $7,094,000. Je suis curieux de savoir où la compagnie du Grand-Tronc a pris des $7,094,000; si elle les avait, comment pouvait-elle les prêter à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si elle a acheté les obligations de cette dernière compagnie, nous n'avons pas le droit de remettre cet argent, parce qu'en le remettant nous ferions un présent de $7,094,000 à la compagnie du Grand-Tronc. N'est-ce pas le cas, monsieur le ministre des Finances?

L'hon. M. FIELDING: Le Gouvernement n'a pas l'intention de payer un seul dollar à la compagnie du Grand-Tronc de la manière que le dit mon honorable ami. Comme question de fait, la compagnie du Grand-Tronc a placé cette somme dans l'entreprise. Quant à savoir où elle l'a obtenue, c'est son affaire. Le Gouvernement ne fera que payer ces $10,000,000 pour travaux exécutés d'après les certificats des ingénieurs. Comme question de fait, nous ne payerons rien à la compagnie du Grand-Tronc, nous paierons en la manière ordinaire à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; le Gouvernement n'a pas à intervenir dans les transactions entre les deux compagnies et celles entre la compagnie du Grand-Tronc et ses banquiers. Nous nous contenterons de payer l'argent que nos ingénieurs diront avoir été dépensé dans la construction du chemin.

L'hon. M. JOHN HAGGART: La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a emprunté $7,094,000 de la compagnie du Grand-Tronc, dit le ministre. C'est une transaction très extraordinaire que je ne comprends pas. Cette compagnie vient nous emprunter $10,000,0000, une compagnie comme celle du Grand-Tronc qui a deux ou trois millions de garanties privilégiées. On lui a pavé des intérêts depuis un certain nombre d'années. Je ne puis comprendre comment elle s'y est pris pour emprunter $7,-094,000. Cependant, avec l'assurance du ministre des Finances que le Gouvernement s'assurera que les $7,000,000 ont été dépensés en travaux sur le chemin. . .

L'hon. M. FIELDING: Nous veillerons à ce que les dix millions soient employés à la construction du chemin.

L'hon. M. JOHN HAGGART: Je ne sais pas de quelle manière cet argent a été dépensé à la construction du chemin. Il peut avoir été dépensé pour achat de matériel roulant.

L'hon. M. FIELDING: Non, rien ne sera payé pour le matériel roulant; c'est tout pour travaux de construction.

L'hon. JOHN HAGGART: L'argent a été dépensé pour la construction même du chemin?

L'hon. M. FIELDING: Bien sûrement.

L'hon. M. HAGGART: Lorsque le Gouvernement a déposé le bill devant la Chambre il nous a assuré que la division des

prairies ne coûterait pas plus que $17,000 du mille, et que la somme maximum que le Gouvernement aurait à payer serait de $13,000 par mille, ce qui nous portait à croire que ce serait moins que cela. Aujourd'hui l'estimation est dans les environs de $33,000 du mille, ou plus que le double de l'estimation première. Le ministre des Finances nous a dit que les ingénieurs ont fait des erreurs, que le prix de la main-d'œuvre est plus élevé, qu'il y a des droits sur les rails d'acier. Tous ceux qui connaissent quelles étaient les conditions du pays en 1904 et ce qu'elles sont aujourd'hui savent que le ministre des Finances n'a aucune raison de dire que l'augmentation dans la dépense est due à l'augmentation du prix des matériaux. Il pouvait facilement découvrir ce que la construction des chemins de fer coûtent dans la prairie; il n'avait qu'a écrire au directeur du Northern Railway. Il a cité le rappport de sir Thomas Shaughnessey aux directeurs du chemin de fer du Pacifique, pour établir le prix de la construction du chemin au nord de Toronto. Il aurait pu tout aussi aisément apprendre quel est le prix de la construction d'un chemin de fer dans les prairies, semblable à celui-ci. Le Grand-Tronc-Pacifique construit un chemin depuis Winnipeg jusqu'à Edmonton, un chemin de même qualité que celui-ci, dont le coût ne dépassera pas $25,000 par mille. Cependant on nous demande $32,000 par mille pour le nôtre. Quelle est la situation? Le Gouvernement devrait avoir la première hypothèque sur la division des prairies et celle des montagnes, pour garantir l'argent prêté, mais la loi de l'année dernière nous met *pari passu* avec les autres porteurs d'hypothèques qui venaient après nous. Nous n'avons plus d'hypothèques priviligiées; nous ne pouvons pas nous emparer du chemin ni le faire exploiter par un receveur ou d'aucune autre manière, à moins que ce ne soit dans l'intérêt égal des autres porteurs d'hypothèques qui sont sur un pied d'égalité avec nous. Et c'est après cela que le Gouvernement veut prêter $10,000,000 à la compagnie. Le ministre des Chemins de fer a dit: Oh voyez les perspectives glorieuses du Nord-ouest; il y a deux cents millions d'acres de terre à ouvrir sur la rivière Saskatchewan, et je ne sais combien de millions de plus sur la rivière McKenzie; songez, nous dit-il, à l'avenir de cet immense pays qui fournira à l'empire et au monde entier leurs grains et céréales dans un avenir assez rapproché pour que nous espérions le voir. On serait porté à croire que toutes ces choses frapperaient les capitalistes, et rendraient plus faciles à la compagnie la tâche d'emprunter de l'argent. La plus forte raison possible que le Gouvernement pourrait donner en faveur de ce prêt de $10,000,000 à la compagnie, c'est qu'elle construit un chemin à travers un pays magnifique.

Nous payons les huit dixièmes du coût du chemin et l'intérêt pendant un certain nombre d'années sur ce prix. Comment se fait-il qu'avec d'aussi grandes perspectives devant elle, la compagnie soit incapable d'emprunter $10,000,000. Il serait naturel de s'attendre qu'avant d'avancer cet argent, le Gouvernement se ferait donner par la compagnie toutes les garanties qu'elle peut offrir. Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) a demandé au Gouvernement pourquoi il ne se faisait pas donner des actions de la compagnie. Elles ne nous seraient peut-être pas d'un grand avantage, mais nous avons droit de les avoir. Nous avons aussi droit à un titre ou lien du même genre que celui que la compagnie du Grand-Tronc possède sur la partie du chemin depuis entre Port-Arthur et Winnipeg, qui est la clef de la situation, mais qui n'est pas comprise dans les hypothèques, et sur laquelle nous n'avons aucuns droits. Que vaudrait un chemin de fer entre Winnipeg et Edmonton sans cet embranchement jusqu'au lac Supérieur? Il serait inutile. L'honorable ministre nous fait le tableau de convois du Grand-Tronc-Pacifique transportant le grain des prairies de l'Ouest aux Provinces maritimes. Croit-il, ou y a-t-il quelqu'un dans l'Ouest qui croit qu'il passera beaucoup de grain à la tête du lac Supérieur par chemin de fer? Le grain suivra naturellement la route la plus économique, et qui est celle de la navigation de la tête du lac Supérieur aux côtes de l'océan.

La partie du chemin entre Québec et Moncton ne promet pas d'être profitable. J'espère sincèrement que l'ouverture de cette région amènera la découverte de minéraux, d'essences forestières et de bons terrains agricoles qui feront l'avenir plus brillant, mais je n'ai pas confiance dans la manière dont ce chemin est construit. On devrait construire cette partie du chemin comme on construit d'autres chemins, dans les régions ne produisant pas à l'époque de la construction suffisamment pour donner un trafic profitable. On devrait construire ce chemin comme le chemin Canadien du Pacifique a été construit et tous les autres chemins dans les Etats-Unis, et à mesure que le pays s'ouvrirait et que le trafic augmenterait on pourrait l'améliorer. Mais l'honorable ministre ne nous dit pas que toutes les récoltes immenses du Nord-ouest peuvent être transportées aux Provinces maritimes sur un chemin à pente de quatre dixièmes pour cent depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à l'Atlantique, et que ce trafic d'entier parcours payera le prix du chemin. Ce chemin ne nous coûtera pas que les intérêts que nous aurons à payer; il nous faut considérer l'éventualité qu'il peut être remis à la charge du Gouverne-

ment, spécialement la partie entre Winnipeg et Moncton, de sorte que nous ne perdrons pas seulement l'intérêt sur le prix de sa construction, mais aussi les sommes annuelles immenses que nous serons obligés de verser pour exploiter le chemin ainsi que notre expérience dans l'exploitation de notre chemin de fer, nous le prouve tous les ans.

La compagnie du Grand-Tronc affirme qu'elle n'a besoin que de $9,400,000, mais l'ingénieur des chemins de fer déclare qu'il faudra dix millions et quelques milliers de piastres pour terminer les travaux. L'écart n'est que d'un million de dollars. Cet emprunt est nécessaire, semble-t-il, afin de rembourser aux banquiers de la compagnie du Grand-Tronc les capitaux qu'ils ont avancés à cette compagnie pour la construction de ce réseau. D'après la déclaration de la compagnie du Grand-Tronc même, il faudra environ $12,000,000 pour terminer la section de l'Ouest. Il y aura bientôt $1,400,000 valant de matériel roulant et de matérieux de construction qui pourront être transférés de la section des prairies à celle des montagnes, vu qu'on y a déjà transféré $1,000,000 valant de matériel; puis la section des prairies sera créditée de cette somme, de sorte qu'il ne restera que $1,000,000 à fournir. Ce prêt est donc destiné non pas à aider la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à construire son réseau, mais à rembourser à la compagnie du Grand-Tronc les deniers qu'elle a avancés à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; et cela au moyen d'une transaction que le ministre des Finances, comme il l'affirme, ne réussit guère à s'expliquer, car la compagnie a emprunté de l'argent de quelques banques pour l'appliquer à son entreprise. Je réserve le reste de mes observations pour le moment où la question viendra en discussion devant le comité, alors que nous posséderons des renseignements plus circonstanciés.

M. F. D. MONK: Je ne veux pas abuser des instants précieux de la Chambre, seulement je tiens à exprimer avec toute l'énergie qui est en moi, ma désapprobation de cette proposition. On s'en souvient sans doute, lorsque la Chambre fut saisie du projet du Grand-Tronc-Pacifique, tous les députés s'accordèrent à dire que l'établissement d'un nouveau réseau de chemin de fer à travers le continent était absolument nécessaire. On a essayé de prouver que l'opposition conservatrice, à cette époque, était hostile à la construction d'un réseau transcontinental national, mais tous ceux qui ont suivie attentivement les débats le savent, tout le monde ici était d'accord sur l'urgence de la création d'un nouveau réseau transcontinental, en dépit de la divergence d'opinion qui éclata entre l'opposition et le Gouvernement sur le mode de construction. Dans les circonstances ordinaires, il est possible que, pour mon propre compte, j'approuverais pareil emprunt, mais dans les circonstances concomittantes de ce prêt, je dois énergiquement protester contre cette proposition.

Je me rappelle avoir déclaré ici même que le projet soumis aux Chambres par le Gouvernement n'était pas le projet même suggéré par la compagnie du Grand-Tronc; et le ministre des Finances s'en souvient sans doute, vers la fin du débat prolongé qui se déroula autour du projet de loi relatif au Transcontinental national, il fut obligé de déposer sur le bureau de la Chambre un document contenant le texte même de la proposition formulée par la compagnie du Grand-Tronc. La compagnie du Grand-Tronc possédait tout un réseau de voies ferrées sillonnant l'Ontario et Québec avec des ramifications aux Etats-Unis, mais elle n'avait pas encore pénétré dans la riche région du Nord-ouest et elle proposait de prolonger sa ligne jusqu'à l'océan Pacifique, de manière à assurer, dans l'ouest canadien, des raccordements à son réseau de l'est. Si on avait mis à exécution le projet soumis au début par la compagnie du Grand-Tronc, cette entreprise n'eût entraîné que peu de frais et aujourd'hui nous pourrions facilement faire face aux exigences de la compagnie, au lieu d'être obligés d'effectuer les énormes dépenses qui se dressent devant nous. Au lieu d'adopter les propositions de la compagnie du Grand-Tronc, le Gouvernement décida de construire cette ligne qui doit grever le pays d'une dépense d'au-delà de $150,000,000. Aux yeux de tout le monde à cette époque, il était évident que le projet adopté par le Gouvernement entraînerait d'énormes frais Le premier ministre qui possède nombre de qualités admirables mais qui n'est ni un constructeur de chemins de fer ni un financier, nous a déclaré, en accents émus, que l'exécution de ce projet nous coûterait $13,000,000 et que cette somme ne représentait que l'excédent d'un seul exercice et on le sait, le gouvernement actuel se glorifie de ses excédents budgétaires.

L'hon. M. FOSTER: Sans s'occuper comment il obtient ces excédents.

M. MONK: Oui, sans s'occuper comment il obtient ces plus-values, et cela en dépit de l'opinion professée par les économistes à l'égard de ces excédents budgétaires. De ce côté-ci de la Chambre, nous prétendions que ce réseau coûterait au pays $100,000,000 et le ministre des Chemins de fer est forcé d'avouer aujourd'hui qu'il nous coûtera $113,000,000. On peut affirmer sans crainte

d'erreur, je crois, que le Transcontinental une fois parachevé aura coûté au pays près de $160,000,000.

Quand on a saisi le Parlement de ce projet, on affirmait que ce réseau allait contribuer au développement des territoires situés au nord d'Ontario et de Québec et au cours de la campagne électorale qui suivit, les conservateurs furent en butte aux attaques de leurs concurrents dans la province de Québec, et cela parce que nous avions condamn ce projet absurde et déclaré qu'il menaçait de ruiner le pays. Si nous étions hostiles à ce projet, déclarait-on, c'est que cette hostilité s'inspirait de la haine que nous avions vouée à la province de Québec dont nous envisagions d'un mauvais œil le développement. Je me rappelle parfaitement avoir soutenu, à cette époque dans cette enceinte législative, que les deux anciennes provinces d'Ontario et de Québec avaient incontestablement droit au développement de leur territoire par les voies ferrées et que si nous avions les fonds voulus, nous pourrions en faire un emploi plus légitime et plus utile. Dans ma province natale, comme je l'affirmai alors, le besoin qui se fait le plus vivement sentir c'est le développement des lignes de colonisation qui, prenant naissance dans la vallée du Saint-Laurent se ramifieraient vers le nord et vers le sud dans les parties de la province non encore dotées de voies ferrées. Dans la province de Québec, ai-je déclaré, nous avons besoin de chemins de colonisation, destinés au développement de cette province et tendant à faciliter l'acheminement du trafic vers le Saint-Laurent qui est le débouché naturel de notre commerce. J'avais saisi la Chambre de motions en ce sens, mais la majorité ministérielle repoussa ces motions. Peut-on rien imaginer de plus ridicule que la construction d'un réseau concurrent de l'Intercolonial, entre Québec et Moncton? Est-il un seul citoyen au pays, en dehors de cette Chambre, qui ne signale de prime abord l'objection qui frappe fatalement cette partie du projet? On le sait, dans le territoire qui s'étend entre Québec et Moncton, il y a des compagnies autorisées à construire des chemins de fer et qui, moyennant une légitime subvention, réussiraient bien mieux à développer cette partie de la province de Québec que ne le saurait faire ce réseau Transcontinental . Or, au lieu d'accorder notre concours financier à la construction de ces chemins de fer qui deviendraient des lignes tributaires de l'Intercolonial, que faisons-nous? Nous construisons un réseau rival, abrégeant de 29 milles le parcours entre Québec et Moncton et constituant, sur une distance considérable, une ligne parallèle du réseau de l'Etat.

En 1903, nous avons prédit que ce projet n'aboutirait pas et aujourd'hui, nous prophétisons que la proposition dont la Chambre est saisie n'est que la première d'une série de demandes tendant à grever le pays de fardeaux de plus en plus lourds. Il est un fait acquis: c'est que ce réseau, une fois parachevé, ne sera pas la propriété de l'Etat qui restera pourtant grevé des frais de construction, chose contraire aux principes que je professe, en matière de pareils services d'utilité publique. L'année suivante, si mes souvenirs sont fidèles, par suite d'une mesure législative votée ici même, voici la situation qui a été créée. Nous allons affermer cette voie ferrée, affirme-t-on; nous aurons un excellent locataire de ce réseau, et bien que le pays se soit grevé de ces centaines de millions de dollars pour la construction de ce réseau, nous toucherons infailliblement l'intérêt découlant de son affermage. Où est-il ce locataire et qui nous assure que nous réussirons jamais à toucher un seul dollar de cette redevance, à la suite de cette deuxième étape accomplie dans l'évolution de ce malheureux projet dont on ne saurait nullement prévoir l'aboutissement définitif?

Si je ne me trompe, voici la situation qui nous est créée. La compagnie du Grand-Tronc utilisera ce réseau, quand nous aurons grevé le pays de cent quatre-vingts millions pour la construction de ces travaux. Si la compagnie du Grand-Tronc, au cours de son exploitation, est impuissante à acquitter la redevance, qu'advient-il de notre locataire? La compagnie du Grand-Tronc est exempte de toute obligation de payer la redevance, en ce sens que si elles est dans l'impuissance de s'en acquitter, la seule voie de recours qui soit ouverte à l'Etat, aux termes du statut, s'est de nommer un sequestre officiel qui sera investi des biens et qui fera la répartition des deniers, ainsi qu'il est prescrit.

Quand j'entends dire que ce réseau est appelé à devenir un grand transporteur de grains au littoral, je nourris de bien graves doutes à cet égard. D'abord, entre les voies de transport par voie fluviale et les transports par rail, la concurrence est chose impossible, puisque les transports par eau seront toujours plus économiques; puis, j'ai beau lâcher bride à mon imagination, je ne saurais me persuader qu'au court de l'hiver, un volume considérable des transports de grain de l'Ouest s'achemine par cette voie vers l'Atlantique. Rien ne saurait empêcher la compagnie du Grand-Tronc de réaliser le projet qu'elle avait conçu, au début même de cette entreprise, projet qui, à mon grand regret, a été mis au rancart, et qui aurait permis au réseau, après avoir traversé les plaines de l'Ouest et pénétré dans l'Ontario, d'opérer son raccordement avec le propre réseau du Grand-Tronc. D'ailleurs, peut-on croire qu'avec les embranchements qui se relieront au Transcontinental, dans les provinces d'Ontario et de Québec, la compagnie du Grand-Tronc

dirigera ses transports de grains, non pas vers son propre réseau de voies ferrées et par sa route ordinaire, mais qu'elle achèminera à travers ces vastes solitudes du nord et jusqu'aux Provinces maritimes.

Je ne le saurais croire. Ni le chemin de fer canadien du Nord ni le chemin de fer canadien du Pacifique ne le feront. Ces compagnies sont intéressées à diriger les transports de grain vers leurs propres réseaux de chemins de fer et vers leurs propres ports, et elles n'y manqueront pas; aussi, jamais ce réseau ne sera un transporteur de grains. En pareille circonstances, celui qui, à l'époque en question, prévit ce qui arrive aujourd'hui, a parfaitement droit de rappeler l'attitude alors adoptée et de s'appuyer sur cette attitude pour élever la voix contre le prêt en question. Quand il s'agit d'entreprises aussi gigantesques, dont le mode d'exécution donne lieu à tant de divergences d'opinions—et c'est à dessein que j'emploie ici l'expression " mode d'exécution ", puisque les ministériels nous accusent sans cesse d'hostilité à l'endroit du perfectionnement de nos voies de communication entre l'Est et l'Ouest,—il sied bien à celui qui a relevé la voix contre le mode adopté à pareille époque, de déclarer qu'il repousse la proposition dont la Chambre est saisie. Cet emprunt est la conséquence de l'attitude adoptée à l'époque en question, et comme j'ai alors été hostile au projet, je dois m'opposer aux conséquences qui en découlent. Cette proposition ne saurait rallier mon approbation, à cause des circonstances et des conditions concomitantes du prêt. S'il nous faut mettre au rancart le traité sanctionné ici publiquement, il y a quelques années, pourquoi ne nous donne-t-on pas les meilleures garanties possibles? Au début, lorsqu'il nous a présenté ce projet, le ministre des Finances nous a déclaré qu'il ne reposait guère confiance dans la garantie-hypothécaire. Je me range entièrement à cet avis. J'ai fort peu confiance dans une hypothèque de 4e ordre.

Je croirais avec plus de confiance, d'accord en cela avec mon honorable ami, que la ligne donnera des bénéfices et que notre secours personnel contre le chemin de fer deviendra bon. Mais ne pouvons-nous rien obtenir de meilleur? Voilà une compagnie qui a dans ses coffres pour $20,000,000 de capital ordinaire. Qui en est le proipriétaire? Les actionnaires de cette compagnie. Le capital est gardé en fidéi-commis et il est préférable à une quatrième hypothèque. Chacun admet cela. Personne ne se lèvera dans cette Chambre pour le nier. Pourquoi cela ne peut-il pas nous être donné comme garantie, ainsi que cela pourrait se faire si la compagnie le désirait? Pourquoi ne nous donne-t-il pas du capital préférentiel? Il n'y a aucune difficulté relativement

M. MONK.

à ce capital, puisque les titres sont dans les coffres de la compagnie. Il y a ensuite une compagnie composée des mêmes personnes qui sont intéressées dans l'entreprise et qui a été formée dans le but d'acheter des emplacements de ville le long de la ligne du chemin de fer et qui augmenteront de jour en jour de valeur, à mesure que la ligne sera construite. Ce serait là une bonne garantie pour notre prêt. Cette compagnie va enrichir ces hommes fortunés. Ils vont devenir millionnaires, grâce à la construction de ce chemin de fer et en revendant les emplacements de villes situées sur une ligne à qui nous fournissons, comme l'a dit l'honorable chef de l'opposition, le capital entier avec notre propre argent. Ce sont trois sortes de garanties qui sont préférables à celle dont il est parlé dans ce bill.

Recevons-nous bien la meilleure garantie puisqu'on nous demande de modifier les termes de notre convention primitive. C'est le second motif qui fait que je m'oppose à cette transaction. Naturellement nous avons un besoin urgent de travaux publics dont la construction ne saurait être différée. Nous devons pourvoir à de nouvelles facilités pour nos amis de l'Ouest. C'était le projet primitif de M. Hays quand il vint ici demander de l'aide au Gouvernement pour placer ce grand réseau du Grand-Tronc en communication avec cette vaste région. Nous avons à augmenter nos facilités de transport par canaux. Depuis que nous avons jeté au panier le rapport de la commission des transports, avec toutes ses conclusions pratiques, nos voisins les Américains ont étudié la nécessité d'augmenter leurs facilités de transport par eau et pendant que nous négligeons notre simple devoir, ils construisent et creusent davantage leurs canaux pour arrêter notre commerce. Non seulement le rapport de cette commission recommandait unanimement la construction du canal de la baie Georgienne, mais quand le président M. Reford eut appris que nos voisins américains s'agitaient, il écrivit une lettre additionnelle qui a été publiée et dans laquelle il disait qu'il n'y avait pas un moment à perdre pour construire le canal de la baie Georgienne, si nous désirions conserver la maîtrise du grand trafic de l'Ouest. Actuellement nous devrions commencer ce canal à l'extrémité de Montréal.

Si nous ne le faisons pas, le coût que nous aurons à payer quand nous ferons ces travaux sera quadruplé. Nous devrions au moins commencer à cette extrémité et à l'autre et nous pourrions laisser la partie intermédiaire pendant quelque temps, puisque nous n'avons pas d'argent. Nos ports océaniques devraient être libres. Nous avons des rivaux américains qui dans le cas contraire s'empareront de notre trafic.

Ils augmentent leurs facilités à Boston, à New-York et à Baltimore. Dans quelques-uns de leurs ports ils encouragent par des primes le trafic, tandis que nous augmentons les péages dans les nôtres. La commission des transports disait dans son rapport que nous devrions rendre nos ports libres pour nous permettre de transporter notre immense trafic avec l'Europe, mais nous n'avons pas fait un pas pour appliquer cette recommandation. Au lieu de cela nous avons pris à notre charge ce chemin de fer transcontinental national, qui va absorber nos ressources pendant de longues années à venir. C'est le projet que nous avons condamné à l'époque et c'est celui que je condamne aujourd'hui. L'expérience a justifié ce que nous avons dit alors et dans ces circonstances, je proteste contre cette transaction.

M. W. B. NANTEL (Terrebonne) (texte): Monsieur l'Orateur, je me vois également, comme mon chef de la province de Québec (M. Monk), dans l'obligation de protester contre la proposition qui nous est maintenant soumise. J'étais contre le projet du chemin de fer en question dès le principe; et en 1904, dans le comté de Terrebonne, j'ai fait la lutte précisement contre ce projet de chemin de fer, parce qu'il était prématuré et pas suffisamment élaboré.

A l'heure qu'il est, je considère qu'il faut accepter le fait accompli, que nous sommes trop engagés, qu'il n'y a pas à reculer et qu'il ne faut pas rendre vains les efforts que nous avons faits ni les dépenses que nous avons encourues. Mais d'un autre côté, parce qu'il nous faut prendre cette position, cela ne veut pas dire que l'on doive approuver tout ce qui a été fait.

Le parti conservateur n'a jamais été contre la construction des chemins de fer; il s'est, au contraire, identifié à toutes ces entreprises dans le pays. C'est lui qui a bâti le Pacifique-Canadien—le premier transcontinental—et il l'a bâti, je puis le dire, malgré les hostilités persistantes de tout le parti libéral.

Je parle pour moi-même, mais je suis convaincu que le parti conservateur, comme parti, ne cherchera pas à donner le coup de mort à cette entreprise. Il ne tombera pas, j'en suis certain, dans les exagérations du parti libéral de 1880 à 1884.

Cependant le parti conservateur a droit de chercher à voir clair dans cette affaire, et réellement, on ne fait que commencer à voir clair sur cette question.

Lorsqu'on vient nous dire que le peuple a approuvé en 1904 et ratifié en 1908 ce projet du Gouvernement, cela me paraît une affirmation gratuite. En 1904, il a approuvé la construction d'un chemin de fer qui, d'après l'honorable premier ministre lui-même, devait coûter environ treize millions. Il a approuvé un chemin de fer qui, d'après le ministre des Finances—un homme qui devrait être positif comme un chiffre et un dollar—devait coûter $11,512,325.

Que voyons-nous maintenant? C'est que cette même entreprise va coûter de deux à trois cents millions, assurément plus de deux cents millions ; ce qui prouve que le peuple n'était pas suffisamment renseigné en 1904. J'en ai une autre preuve dans ce que dit le " Witness ", journal généralement bien renseigné et dont le dévouement au parti libéral est bien connu. Voici cet extrait :

Voici un sommaire des principaux faits jusqu'ici: Dépense sur le chemin de fer transcontinental national de Moncton à Winnipeg, $50,000,000; somme nécessaire pour compléter les travaux sur cette partie du chemin, $66,000,000; somme requise pour construire la section des prairies du Grand-Tronc Pacifique, $32,000,000; somme requise pour construire la section des montagnes du Grand-Tronc-Pacifique, $68,000,000; dépense totale probable d'un océan à l'autre, $250,000,000; estimation primitive, $100,000,000; longueur du parcours à l'est de Winnipeg, 1,752 milles: en construction, sur un total de 3,556 milles, 2,000 milles. On voit d'après ces chiffres qu'il reste encore beaucoup à faire, et que l'estimation primitive est bien loin d'être exacte. S'il fallait s'attendre à ce que l'écart fût aussi grand entre le coût estimatif du creusement du canal de la baie Géorgienne et la dépense réelle, il est probable que le pays hésiterait longtemps avant de s'engager dans une telle entreprise.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse): Que dites-vous des observations faites il y a quelques jours par votre honorable chef (M. Borden) au sujet du creusement du canal de la baie Georgienne?

M. NANTEL : Si vous me le permettez, j'en vais continuer la lecture de ma citation:

Il est intéressant à cet égard de noter que le chemin de fer canadien du Pacifique qui exploite plus de 12,000 milles de chemin de fer, qui possède de grosses flottes sur deux océans et sur les grands lacs, qui est propriétaire de grandes hôtelleries sur divers points du continent d'énormes ateliers et d'un matériel roulant sans supérieur au monde au point de vue de l'importance et de la qualité, n'a émis que pour $150,000,000 d'actions communes pour $48,000,000 d'actions préférentielles, pour $115,650,000 d'obligations et pour $39,620,000 d'obligations portant hypothèque, soit un total d'engagements d'à peu près $350,000,000.

Comparez cela avec le Grand-Tronc-Pacifique, dont la longueur est de 3,556 milles et dont la dette est de $250,000,000, et vous ne tarderez pas à conclure que, si tout cet argent est honnêtement dépensé, il n'y a pas de raison pour que le Grand-Tronc-Pacifique ne soit pas le chemin de fer " le plus beau et le mieux aménagé" du continent. Cependant il n'y a guère lieu de craindre que le Canadien du Pacifique perde les lauriers qu'il a si bien mérités.

Ainsi le " Witness ", un journal parfaitement dévoué à la cause libérale, a critiqué cette entreprise, et ceci fait voir que l'opinion n'était pas suffisamment renseignée, lorsqu'elle a été commencée en 1903.

On prétend que le peuple a approuvé cette entreprise. On consulte le peuple en ce pays d'une étrange façon. On le consulte après le fait accompli plutôt que de lui soumettre les projets avant de les décider et de donner les contrats. On trompe le peuple et l'on se vante ensuite l'avoir obtenu son approbation. Je répète qu'il y a deux manières de consulter le peuple, avant et après le fait. Il me semble qu'il serait plus généreux et plus libéral de le consulter avant plutôt qu'après le fait accompli. Ainsi, pour cette entreprise qui a été décidé à la fin du parlement de 1900, il aurait été si aisé de la soumettre au peuple aux élections de 1904, avant d'en commencer l'exécution.

Lorsqu'il s'est agi d'augmenter les traitements des ministres et des députés on a amené cette mesure immédiatement après les élections générales de 1904, sans cependant en avoir soufflé mot pendant ces élections. Le peuple paraît avoir approuvé cette mesure, mais, là encore, il a accepté le fait accompli.

Cette mesure importante par laquelle on demande de prêter à la compagnie une somme de dix millions, il eut été si aisé de la soumettre au peuple, aux élections générales qui viennent d'avoir lieu. Mais on ne l'a pas fait. On aurait été obligé d'éclairer le peuple, de le mettre au courant de la situation, de lui faire connaître les faits; on a préféré le laisser sous la même impression fausse de 1904.

M. J. A. C. ETHIER : L'honorable député me permettra-t-il de lui poser une question ?

Accepte-t-il pour sa part, le fait accompli, quant à l'augmentation de l'indemnité des députés. En est-il satisfait, oui ou non ?

M. NANTEL : En réponse à cette question, je dirai que si j'eusse été ici j'aurais voté contre cette mesure, non pas tant parce que je la crois injuste, mais parce qu'elle prenait le peuple par surprise. Je n'ai pas à discuter, pour le moment cette question, c'est incidemment que je l'ai mentionnée, et non pas pour la critiquer. Il me semble que, lorsqu'il s'agit de questions aussi importantes il serait bon de consulter le peuple.

Ce genre de consultation populaire n'est pas pour moi l'idéal. Il n'est pas suivant l'esprit ni dans la lettre de la constitution. C'est un mode autoritaire et anti-libéral, il n'est pas franc ni loyal surtout il n'est pas brave. Ce peuple souverain, que l'on exalte, que l'on flagorne, à qui l'on fait des mamours en temps d'élection, mériterait plus d'égards.

Comme on le voit, le surplus du coût de ces travaux va être énorme. Ainsi que le dit le " Witness ", ce chemin va coûter au Canada, non treize millions, non cent millions, mais plutôt 250 et peut-être 280 millions. Le gouvernement va avancer tout l'argent pour cette construction de Moncton à Prince-Rupert, d'un océan à l'autre, pour toutes les sections est et ouest et sous sections des prairies et des montagnes, y compris le pont de Québec, et on nous remboursera quand on pourra.

A qui avons-nous affaires ? Est-ce à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique où à la compagnie du Grand-Tronc du Canada, ou à la troisième compagnie qui vient d'apparaître et qui s'appelle " The Grand Trunk Town Site and Development Company," ou enfin, à la quatrième compagnie, " The Grand Trunk Pacific Branch Line Company." Toutes ces compagnies apparemment amalgamées ensemble, dont les directeurs sont les mêmes et qui ne forment qu'une seule personne morale, sont bien propres à mettre le Parlement sur ses gardes et à l'engager d'agir avec prudence lorsqu'il est question de leur accorder des faveurs. Elles recherchent les avantages sans encourir de risques. Ces compagnies tiennent bien plus à nous exploiter qu'à faire le bonheur du pays.

L'honorable ministre des chemins de fer disait tout à l'heure, qu'il était important d'avoir une ligne de chemin de fer toute canadienne, dont le parcours serait exclusivement dans les limites du Canada. Toutes ces compagnies qui semblent empressées de nous doter d'un chemin de fer transcontinental exclusivement canadien, ont-elles pour actionnaires et directeurs des Canadiens, ou des étrangers qui désirent au moins se faire citoyens du Canada ? Ne serait-ce pas plutôt des étrangers, des Américains qui veulent spéculer à nos dépens, sans même se donner la peine de se faire naturaliser.

Lorsque j'ai entendu le ministre des Chemins de fer, et ses amis, nous vanter l'Ouest, je me suis reporté, en imagination, à ce que les libéraux disaient de l'Ouest en 1880 et en 1884. Il est important, je crois, de revenir un peu sur le passé, de manière que certaines pages de notre histoire ne s'oublient pas trop vite. On ne vantait pas l'Ouest alors, on ne disait pas qu'il était destiné à devenir le pays nourricier du monde. Je citerai, dans quelques instants, quelques-unes des périodes de ces messieurs, à ce propos, lorsque le Pacifique-Canadien demandait au Parlement de bien vouloir l'aider à finir son entreprise.

Mais quant au projet de ce deuxième Transcontinental, il a été commencé prématurément, avec une hâte inexplicable, en

pleine session, lorsque le Parlement achevait son terme et à la surprise de tout le monde. Il pourrait arriver qu'une fois terminé, il coûterait énormément cher au pays. Tout a été réglé comme s'il se fût agi d'une affaire sans importance, lorsque l'on n'avait aucun renseignement positif ni sur la nature des terrains où l'on désirait le faire passer, ni sur le coût, et le chemin au lieu de coûter $13,000, et $30,000 du mille, coûte $35,000 à $80,000 du mille.

Il n'y a rien d'étonnant en cela. Il devait en être ainsi, et la meilleure preuve, je l'emprunte au discours de l'honorable premier ministre. Le 30 juillet 1903, il disait :

A coup sûr, même les plus exigents de nos critiques ne prétendent pas qu'il aurait fallu faire explorer la section des prairies. Ils sont convaincus, que les données actuelles jettent assez de lumière sur cette section, pour nous autoriser à aborder la question en connaissance de cause. Mais me demandera-t-on, que savez vous des Montagnes Rocheuses? A cela je réponds que relativement aux Rocheuse, nous avons toute une mine de renseignements sous forme de livres, de brochures, rapports publiés par des commerçants, des explorateurs et des ingénieurs.

Et il énumère, Samuel de Champlain, Robert Cavelier de La Salle, de LaVérendrye, Alexandre MacKenzie, le captaine Buttler et une foule d'autres qui, à cette époque lointaine, dans leurs courses, sur terre et sur mer songeaient à toute autre chose qu'à faire des explorations, des spécifications et estimés de chemins de fer.

Il n'est pas étonnant qu'avec de telles données on se soit trompé dans les calculs.

(A six heures, la séance est levée.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 29 avril 1909.

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

QUESTIONS.

CANAL ENTRE LE LAC WILCOX ET NEWMARKET.

M. WALLACE (par M. Blain) demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de faire construire un canal entre le lac Wilcox, township de Whitchurch, et la ville de Newmarket?
2. En tant que canal d'alimentation du canal de Newmarket, ce tracé a-t-il été l'objet de quelque reconnaissance hydrographique? Dans l'affirmative, quel en a été le coût?
3. Quel est le coût estimatif de la construction d'un canal entre le lac Wilcox et Newmarket?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le Gouvernement n'a jamais mis de projet semblable à l'étude.
2. Il n'a pas été fait de reconnaissance hydrographique d'un canal; mais on a fait le tracé d'une rigole d'alimentation qui, le cas échéant, pourrait relier certain réservoir au canal.
3. Ce canal n'a pas été projeté.

LE PERCEPTEUR DE LA DOUANE A BATHURST.

M. CROCKET (par M. G. Taylor) demande:

Depuis le 1er novembre dernier, le ministère des Douanes a-t-il accordé quelque congé à son percepteur à Bathurst (N.-B.)?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes): Non.

LE JEU DE QUILLES A LA SALLE D'ARMES DE WOODSTOCK (N.-B.)

M. CROCKET (par M. G. Taylor) demande:

1. Le ministère de la Milice sait-il que le directeur de la salle d'armes à Woodstock (N.-B.), a construit et exploite un jeu de quilles dans ladite salle d'armes?
2. Cela ne constitue-t-il pas une infraction aux règlements relatifs aux salles d'armes?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1 et 2. Le commandant du district n° 8 rapporte qu'il a autorisé les officiers, sous-officiers et soldats de Woodstock à se servir momentanément de l'aile ouest de la salle d'armes de cette ville pour y installer un jeu de quilles. A en juger par le rapport, le public ne semble pas être admis en cet endroit puisque, d'après le règlement, ne peuvent jouer aux quilles que les membres de la milice ou ceux de leurs amis qu'ils amènent là.

LA CONVENTION FRANCO-CANADIENNE. —TARIF MINIMUM.

M. SAM. SHARPE (par M. G. Taylor) demande:

1. Quel est, aux termes de la convention franco-canadienne, le tarif minimum (cours du Canada) à l'égard des produits agricoles suivants exportés en France, et quel est le tarif maximum de France à l'égard des produits similaires, savoir: chevaux, bestiaux, viandes de mouton et de porc, blé, orge, seigle, maïs et sarrasin?
2. Quels sont les principaux produits agricoles (au nombre de dix au choix), produits en quantité considérable et exportés en France, au sujet desquels les Canadiens seront admis à bénéficier du tarif minimum, comparativement au tarif maximum? Quel est, suivant le cours canadien, le chiffre de ce tarif minimum?

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Le renseignement demandé se trouve en certain document déposé à la dernière session et dont je ferai tenir une copie à l'honorable député.

LE FACTAGE DANS LES VILLES.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quelles sont les villes du Canada où il existe un service de facteurs?

2. Le classement des facteurs de ces villes est-il effectué de façon uniforme quant aux fonctions, au rang et aux appointements?

3. Dans quelles villes la nomination des commis des bureaux de poste est-elle faite par le Gouvernement, et en combien d'autres ces employés sont-ils nommés par les receveurs de la poste?

4. Qu'est-il accordé à ces derniers, et quel est le nombre de commis employés par chacun d'eux?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Montréal, Toronto, Québec, Ottawa, Hamilton, Saint-Jean, Halifax, London, Winnipeg, Kingston, Victoria, Brantford, Edmonton, Calgary, Stratford, Berlin, Saint-Hyacinthe, Trois-Rivières, Peterboro, Sherbrooke, Guelph, Charlottetown, Brandon, Windsor, Sainte-Catherine, Sarnia, Fort-William, Port-Arthur, Moncton, Saint-Thomas et Chatham.

2. Oui.

3. Dans tous les bureaux ci-dessus, à l'exception de ceux de Stratford, de Sarnia, de Chatham et de Moncton, les commis sont nommés par le ministère.

4. Stratford.. .. .. $6,581 02
Sarnia... .. .. 6,298 39
Chatham... .. .. 7,992 32
Moncton.... .. .. 7,659 48

Les sommes ci-dessus sont accordées aux receveurs à condition qu'ils paient le nombre d'employés que nécessite l'expédition de la besogne. Il n'est pas tenu compte au ministère du nombre des employés de ces bureaux de poste. On étudie en ce moment la question de savoir s'il ne serait pas préférable que ces employés fussent nommés par le ministère.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.—SEANCES DU MATIN.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Qu'à partir de ce jour jusqu'à la fin de la session l'article du règlement de la Chambre, relatif à la clôture de la séance le mercredi à six heures du soir ne soit plus appliqué; qu'à partir du lundi, 3 mai prochain, jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunisse ce jour-là et chaque jour de séance subséquent à 11 heures de l'avant-midi, et qu'outre la suspension ordinaire, à 6 heures du soir, les séances soient suspendues chaque jour, y compris le mercredi, depuis 1 heure jusqu'à trois heures de l'après-midi.

(Adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION GENERALE SUR L'EMPRUNT DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre passe à la suite de la discussion de la motion de l'honorable M. M. W. S. FIELDING.

Fielding portant deuxième lecture du projet de loi (n° 128) tendant à autoriser un prêt à la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique.

M. W. B. NANTEL (Terrebonne) (texte): Monsieur l'Orateur, je terminais, hier soir, en citant un extrait du discours du très honorable premier ministre, où il nous parlait des mines ou montagnes de renseignements, qu'il possédait sous forme de livres, brochures, rapports de commerçants, d'explorateurs et d'ingénieurs sur le chemin de fer projeté. Malgré tout mon respect pour les livres des voyageurs, des commerçants et des ingénieurs, en tournée de chasse et d'explorations, qui font la description d'un pays comme exercice de style et essais littéraires souvent, j'aurais préféré le rapport d'un ingénieur de chemin de fer en devoir officiel, avant de lancer le pays dans une entreprise de cette importance. Je crois que si nous avions eu un tel rapport, avant de nous lancer dans les aventures de la construction d'un nouveau transcontinental, de Moncton à Prince-Rupert, dans les sauvages régions de l'Amérique du Nord, à travers les montagnes Rocheuses et les Laurentides; si l'on avait eu la patience d'attendre le rapport d'ingénieurs sérieux, l'on n'aurait pas fait les erreurs de calcul que l'on sait maintenant. L'on se serait rapproché de la réalité davantage, même en tenant compte de la supériorité de la voie que l'on veut bâtir, de l'augmentation du coût des matériaux, des gages et même de l'appétit des constructeurs. De même, si l'on avait eu des ingénieurs compétents, le pont de Québec ne serait pas maintenant au fond du fleuve Saint-Laurent.

Pour moi, la construction du premier transcontinental s'imposait bien autrement que celle du deuxième. Elle était l'une des conditions de l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération. Il fallait ouvrir l'Ouest à la colonisation, cela pressait, c'était le moment de le dire, toute heure perdue était doublement perdue, et l'événement l'a prouvé.

Le projet était sur le métier depuis des années. Depuis 1870, plusieurs tentatives de donner l'entreprise avaient été faites par les diverses administrations. Un premier contrat avait même été donné, mais il ne fut pas exécuté. Le plan en était donc fixé, mûri et même vieilli. En 1880, quand il s'est agi de mettre la dernière main au contrat et de donner le chemin à la compagnie du Pacifique qui l'a bâti, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), le bras droit du chef de l'opposition et tous les oppositionnistes du temps disaient que le Gouvernement se pressait trop, que les renseignements faisaient défaut et que, du reste, les communications ne manquaient pas vers l'Ouest. Entre autres choses, le très honorable premier ministre, avec ironie et sarcasme, disait:

Acceptez, nous dit le Gouvernement,—il s'agissait du gouvernement de sir John Macdonald,—acceptez ces conditions, ce sont les meilleures qu'ils nous a été possible d'obtenir? Est-ce bien le langage d'un gouvernement libre? du pouvoir exécutif d'une nation libre? qui a pu persuader au gouvernement de ce pays qu'il se trouvait obligé d'accepter le contrat que lui imposait le syndicat! Qui donc au monde peut avoir forcé le Gouvernement à entrer en négociations avec le syndicat? Quelle calamité s'est donc abattue sur le pays, que le Gouvernement est obligé de se rendre sans condition au syndicat! S'il y avait eu une guerre, que nous eussions été défaits et que le Gouvernement, après avoir été obligé d'accepter du vainqueur les conditions qu'il lui plaisait d'imposer, se fut présenté ici pour nous demander de ratifier le traité, son langage aurait-il été différent de celui dont il se sert aujourd'hui pour pousser ses partisans à accepter le contrat? Lorsqu'en 1871, au lendemain de la guerre désastreuse avec la Prusse, le gouvernement provisoire se présenta devant l'assemblée nationale qui venait d'être élue, et lui demanda de ratifier le traité conclu avec l'Allemagne, par lequel la France cédait à ce pays deux de ses plus belles provinces, quelques députés protestèrent contre les conditions. Quel a été le langage du gouvernement provisoire français? Exactement le même dont se sert aujourd'hui notre administration: Acceptez ces conditions ce sont les meilleures qu'ils nous a été possible d'obtenir.

En 1884, après que la compagnie du Pacifique-Canadien, eut dépensé des sommes considérables, eut épuisé ses ressources et eut fait preuve, par un état détaillé et assermenté par des auditeurs dignes de foi, des dépenses encourues jusqu'à date, et des sommes que nécessitait le parachèvement des travaux, lorsqu'elle achevait presque son contrat et voulait le terminer avant l'expiration des délais qui lui avaient été accordés, malgré la guerre déloyale que lui faisaient des compagnies rivales et des capitalistes jaloux, et offrait en garantie non seulement une section, mais toute sa voie, qu'elle offrait de donner tout son avoir dans l'étendue la plus large du mot, pour obtenir une avance de 30 millions de dollars laquelle avance le Gouvernement ne lui ferait qu'au fur et à mesure que les travaux avanceraient; le très honorable premier ministre, son chef d'alors, l'honorable Edward Blake et leurs amis faisaient une lutte acharnée à la mesure. Le très honorable premier ministre disait:

Mais faut-il que je répète encore ce que tout le monde sait, que les territoires du Nord-Ouest sont en communication avec le réseau de chemins de fer du continent; qu'il y a communication par les lacs et qu'en conséquence, pas un colon de plus n'irait dans cette contrée si le chemin était ouvert dans toute sa longueur.

Plus loin, il ajoutait:

Je dirais à la compagnie d'adopter pour devise *festina lente*, prenez votre temps, mais construisez votre chemin et cela sera à votre avantage, ainsi qu'à celui du pays.

Dans ce temps-là, on ne vantait pas comme aujourd'hui les plaines de l'Ouest; on n'avait pas découvert que l'Ouest était le grenier de l'Europe et du monde entier. Cependant, ce grenier avait été découvert dès 1870 par les chefs du parti conservateur, sir John Macdonald, sir George Etienne Cartier et sir Charles Tupper. Hier, on nous faisait du côté de la droite, l'éloge de ce grenier de l'Ouest. Je n'ai pas été peu surpris d'entendre ces messieurs faire un tel éloge, et c'est pour cela que je suis heureux de rappeler ces pages de l'histoire qu'on est en train d'oublier.

Maintenant, en 1903, qu'est-il arrivé? Quel changement, quelle métamorphose se sont opérés? *O! quantum mutantis ab illo,* dirait le poète latin! En pleine session, le projet d'un deuxième transcontinental est conçu; il est soumis aux Chambres par le premier ministre. Il faut qu'il soit adopté et adopté de suite. Plus on ne songe aux Prussiens qui font les conditions si dures aux Français en 1871. C'est à prendre ou à laisser; il faut que ça passe ou que ça casse. Il est grand temps, s'il n'est pas déjà trop tard. Le commerce va prendre une autre voie. Le pays est dans la main de fer des Américains. Il faut remédier au mal et cela sans délai. Les rapports des ingénieurs font défaut, peu importe, les écrits et les pamphlets des touristes et des commerçants sont là pour y suppléer! Est-ce que, par hasard, monsieur l'Orateur, les communications vers l'Ouest, par les lacs, manquent désormais! Pourtant le Pacifique-Canadien est construit et en pleine opération, mais tout cela ne compte plus. Il faut un autre transcontinental, et de suite il le faut. Feu l'honorable M. Blair se scandalise et donne sa démission comme ministre des Chemins de fer. Pour lui, toute la clef du mystère—car il croyait à un mystère—était que l'honorable sénateur Cox ne pouvait plus attendre. C'était la plus sanglante injure qu'un ex-membre du cabinet put lancer à la figure de son chef et de ses collègues. Mais rien n'y fit. Toute l'affaire est réglée, bâclée en deux temps, et le contrat est signé.

M. Blair disait bien que le chemin de fer coûterait $139,000,000, mais personne ne l'a cru. Le chef du Gouvernement avait dit $13,000,000. Son ministre des Finances, renchérissant, avait dit $11,512,325, de manière à faire croire au public qu'il avait fait des calculs bien serrés puisqu'il en arrivait à préciser jusqu'à $325, ne voulant pas donner un chiffre rond. Le peuple a accepté ces données, M. Blair s'est tu. Est-ce pour sa trop grande franchise ou son silence—dans tous les cas, il a été récompensé royalement par la présidence de la commission des chemins de fer à un salaire de $10,000 par année. Tout le monde a été content. En 1904, le peuple a approuvé une dépense de $13,000,000; en 1908, il a ratifié la même chose, mais aujourd'hui

il est appelé à faire face à une dépense de deux cent cinquante à deux cent quatre-vingts millions de dollars.

M. Blair ni personne ne soupçonnait alors que l'entreprise coûterait $280,000,000, et qu'en 1909, avant d'avoir complété la sous-section des prairies, les compagnies sœurs viendraient faire au Gouvernement une demande de $10,000,000, menaçant, si ce dernier refusait, de suspendre les travaux.

C'est un prêt, dit-on. Savez-vous, monsieur l'Orateur, ce que ces messieurs pensaient autrefois de ces prêts, quand ils siégeaient dans l'opposition. Lorsque le Pacifique demandait en 1884 au Gouvernement, de lui prêter $30,000,000 pour terminer son chemin de fer, le très honorable premier ministre exprimait ses craintes de voir le prêt se changer en cadeau et, prenant le langage biblique, il disait que les eaux de la mer remonteraient vers les lacs plus tôt qu'un seul sou de cet argent ne retournerait des coffres de la compagnie dans ceux du Canada. Et l'honorable M. Blake, le chef de l'opposition d'alors, disait de la condition stipulée au contrat que si la compagnie ne remboursait pas, le Gouvernement deviendrait *ipso facto* propriétaire du chemin, et il ajoutait:

Nous en avons vu d'autres compagnies qui n'ont pas perdu leur chemin dans de semblables circonstances. Nous avons vu le Grand-Tronc, auquel nous avons fait des avances sur une première hypothèque, une hypothèque digne de ce nom, une première hypothèque magnifique. Et qu'est devenue cette hypothèque? Elle est allée rejoindre les neiges d'antan. On la voit dans les comptes publics et dans les balances, mais nulle part ailleurs. Il pourrait en être ainsi dans le cas actuel. Il est impossible de méconnaître la leçon de l'histoire du passé, que quand nous réfléchissons au présent, et que nous nous efforçons de prévenir l'avenir. Si la compagnie ne remplit pas ses obligations, nous ne sacrifierons pas ces gens-là; le passé nous dit ce que sera l'avenir.

Cet homme d'Etat, ce chef distingué du parti libéral doit s'étonner, sans doute, de voir que la compagnie du Pacifique ait si bien payé sa dette au gouvernement du Canada; mais que, d'un autre côté, ses paroles n'aient pas eu pour effet d'engager la compagnie du Grand-Tronc du Canada à acquitter ses hypothèques envers le gouvernement canadien.

Cette somme de $10,000,000, avec ce que nous doit déjà le Grand-Tronc du Canada, est une somme énorme pour notre peuple déjà si surchargé, comme avait l'habitude de le dire autrefois le très honorable premier ministre. Et, monsieur l'Orateur, sur cette somme de $10,000,000 que nous emprunte la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, une somme de $7,094,000 va tomber dans le coffre de la compagnie du Grand-Tronc du Canada qui nous doit déjà la somme de $25,600,000, d'après le ministre des Chemins de fer et des Canaux.

On a demandé à l'honorable ministre si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique viendrait de nouveau faire d'autres demandes d'argent à ce Parlement, et l'honorable ministre a répondu qu'il n'en savait rien, bien qu'une telle demande d'assistance fût dans l'ordre des choses possibles.

Moi, je ne crains pas de dire, que la présente demande de la compagnie va être accordée, bien que les garanties que l'on offre ne valent guère, de l'aveu même de l'honorable ministre des Finances, aveu qu'il a fait dans son discours du 30 mars dernier. Cette garantie ne porte que sur la seule section des prairies en voie de construction et ne comporte qu'une quatrième hypothèque. Une deuxième et peut-être même une troisième demande de cette nature viendront avant longtemps. Elles seront toutes accordées et les hypothèques, —si j'emprunte le langage fleuri de l'honorable M. Blake,—iront prendre rang sur les neiges d'antan.

Oh! elles sont puissantes les compagnies de chemins de fer en ce pays! Si elles ne règnent pas toujours, elles gouvernent et commandent en maîtresses parfois. Plus je regarde, plus j'observe et plus j'incline vers cette conclusion. Je suis entièrement convaincu de la chose si j'ajoute foi aux discours des honorables membres de l'opposition en 1884. Je ne puis résister au désir de citer encore quelques-unes de leurs belles périodes. C'est encore au sujet du prêt de trente millions au Pacifique-Canadien. La raison de ce prêt? Nous ne pouvons voir d'autres raisons que celle-ci, disait le très honorable premier ministre:

Que le Gouvernement est aujourd'hui contrôlé par un pouvoir plus puissant que le sien. Il est comme le magicien d'autrefois qui, par ses incantations, avait donné la vie à un monstre qui le fit ensuite son esclave et finit par le faire mourir. Le Gouvernement est entre les mains de la compagnie à laquelle il doit obéir, tout comme le serviteur de l'Ecriture à qui son maître disait: Vas, et il allait; viens, et il venait.

Puis, sir Richard Cartwright, à la même occasion disait, en s'adressant à l'honorable député de Richmond et Wolfe, dans le temps M. Ives:

L'honorable député pense-t-il que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas d'avocat salarié dans cette enceinte? Pense-t-il qu'aucun membre n'est intéressé à favoriser le chemin de fer du Pacifique? Pense-t-il que la compagnie du chemin de fer du Pacifique n'a pas d'amis dans la Chambre ou dans le cabinet?

Monsieur l'Orateur, quand des hommes de la valeur du très honorable premier ministre, de sir Richard Cartwright, des hommes d'intelligence hors ligne, des sages, des doyens du Parlement, des hommes habitués à manier la parole, qui disent et disent bien ce qu'ils veulent dire, mais rien de plus que ce qu'ils veulent dire,

tiennent un langage semblable en pleine enceinte parlementaire, il ne faut pas s'étonner si nous, nouveaux membres de cette Chambre, nous sommes craintifs et soupçonneux, quand toutes les compagnies du Grand-Tronc envahissent le Parlement pour lui demander des faveurs.

Ces discours, monsieur l'Orateur, en face des faits, en face de cet écart de $775,000 entre le chiffre de $27,031,453 soumis par la compagnie comme devant être chargé à la construction à venir au 31 décembre 1908, et celui de $26,256,455 réellement approuvé—et en face de cet autre item de $162,000 dont on a dit tant de mal et qui est resté inexpliqué, et que la compagnie du Grand-Tronc du Canada tient en suspens contre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique—ne nous justifient-ils pas de supposer aujourd'hui sur le compte du Grand-Tronc-Pacifique, ce que l'on supposait en 1884 au sujet du Pacifique-Canadien et aussi, du gouvernement actuel, ce que l'on supposait du gouvernement au pouvoir en 1884.

Si le Pacifique a jadis commandé, aujourd'hui, le Grand-Tronc gouverne. Et plus ça change, plus c'est pareil. C'est le moins que l'on puisse dire. C'est une constatation pénible mais logique qui s'impose naturellement.

Quand le Gouvernement fait des avances aux compagnies de chemins de fer, dans des circonstances comme celles-ci, il devrait, il me semble, se faire transporter jusqu'à concurrence des sommes ainsi avancées, des actions acquittées dans le stock privilégié ou commun de la compagnie, et devenir actionnaire à toutes fins, jusqu'au remboursement intégral. C'est la meilleure garantie et la garantie la plus pratique, sans compter que c'est un moyen de contrôle important sur ces compagnies. Dans le cas actuel, le Gouvernement devrait exiger les actions de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et cette dernière ne saurait les refuser, et si c'est la compagnie du Grand-Tronc du Canada qui les possède, cette dernière compagnie ne saurait non plus les refuser. Pour moi, cela vaudrait mieux que toutes les hypothèques auxquelles je ne tiens nullement.

M. O. E. TALBOT (Bellechasse): L'honorable député me permettra-t-il une question? Aurait-il la bonté de nous dire ce que valent les actions d'une compagnie quelconque tant que les débentures ne sont pas toutes acquittées?

M. NANTEL: Je crois que telles actions n'offriraient aucun risque. Et, pour ma part, je n'hésiterais pas à prendre de ces actions. Elles valent bien mieux que les hypothèques dont parlait M. Blake qui sont encore avec les neiges d'antan.

Si l'on avait agi ainsi envers le Grand-Tronc du Canada, n'est-il pas probable que nous aurions été remboursés aujourd'hui de cette somme de $25,000,000 qu'il nous doit encore et qui comme le disait l'honorable M. Blain, ne figure nulle part si ce n'est aux comptes publics? Pour ma part cela ne fait aucun doute.

M. TALBOT: Vous êtes facile à satisfaire.

M. NANTEL: Peut-être; ou moins exigeant que vous. La compagnie du Grand-Tronc du Canada n'a jamais payé ces hypothèques, parce que les profits nets de la compagnie n'ont jamais rencontré les premières obligations. Et ses profits n'ont jamais rencontré ces premières obligations, parce que des frais énormes de promotion (promotion costs) et de coulisses, frais d'autre nature plus ou moins légitimes, qu'elle a été tenue de verser un peu partout, parce qu'elle paye des salaires trop élevés à ses gérants et administrateurs, aux princes de la finance qu'elle tient à sa tête, et aussi trop cher pour les avocats salariés et les amis que sir Richard Cartwright voyait en 1884 un peu partout, même dans l'enceinte du Parlement et dans le cabinet.

L'histoire peut se répéter; c'est pour cela que les actions privilégiées ou autres dans le stock de la compagnie vaudraient mieux que les hypothèques.

L'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux nous disait hier que le pays est en société avec la compagnie pour la construction de ce chemin de fer. S'il en est ainsi, c'est une société en commandite dans laquelle le Canada est l'associé commanditaire qui avance les fonds sans espoir de bénéfices ni de profits. Mais sommes-nous en société avec le Grand-Tronc-Pacifique, ou le Grand-Tronc du Canada, ou avec les autres compagnies sœurs qui naissent comme par enchantement de la compagnie mère; le Grand-Tronc du Canada? J'ai mentionné hier deux de ces créations nouvelles. Il paraît qu'il y en a une autre que j'ai oubliée, c'est celle dite: "The Grand Trunk Construction Company." Nous serons peut-être l'associé de toutes ces compagnies aussi longtemps qu'il faudra débourser de l'argent, mais quand il s'agira de demander l'exécution des obligations, il ne restera plus que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; c'est elle qui héritera probablement du passif, des terrains de villes, des hôtels, des places de plaisance et autres appartenant à l'une de ces compagnies; les embranchements à une autre; et la dernière compagnie aura des réclamations privilégiées pour travaux et frais de construction un peu partout. Et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique aura les dettes passives. J'aimerais mieux n'avoir affaire qu'à une seule compagnie, la compagnie du Grand-Tronc du Canada. A cette époque elle devrait venir seule, masque bas, se charger de toute l'entreprise et solliciter l'emprunt sous sa seule responsabilité. Se charger de tout le chemin, des lignes secondaires comme du tronc principal et garder franchement, en son nom, les sites de villes et autres valeurs de tou-

tes espèces; cela serait plus rassurant pour cette Chambre et pour le Gouvernement. Pour moi, monsieur l'Orateur, si j'étais le gouvernement actuel, avant de faire ce prêt de dix millions à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, j'exigerais, en outre de la condition dont je viens de parler, des actions et de plus, un règlement des vieux comptes avec la compagnie du Grand-Tronc du Canada. Je liquiderais cette vieille réclamation. Oui, monsieur l'Orateur, je ferais cela, et sans doute le Gouvernement le fera, à moins toutefois qu'il ne soit sous le contrôle de ce vieux magicien dont parlait le très honorable premier ministre en 1880 et 1884 qui, d'après la légende, voyait sa vie continuellement exposée aux griffes et aux morsures de l'étrange progéniture qu'il avait élevée et qui le menaçait sans cesse de sa propre destruction.

Monsieur l'Orateur, le chemin de fer en question est une conception hâtive de l'administration actuelle. C'est à croire que le magicien de la légende ou l'esprit malin, en l'inspirant aux honorables messieurs qui détiennent le pouvoir, n'a voulu que les mettre en contradiction avec leur passé, pour nous donner une preuve de plus de la faiblesse humaine et pour nous montrer que les plus belles intelligences politiques doivent se contredire plusieurs fois dans le cours de leur carrière, surtout si des froides régions de l'opposition où elles sont longtemps demeurées, elles atteignent les cîmes dorées du pouvoir convoité.

Il m'a fait plaisir d'entendre l'autre soir l'honorable député de Lambton-ouest (M. Pardee) dire dans cette Chambre que ce grand politicien canadien qui a nom sir John Macdonald, a été combattu à tort (unwisely) à propos de la construction du premier transcontinental. Oui, monsieur l'Orateur, ce patriote a été combattu à tort, d'une manière peu judicieuse dans cette œuvre nationale, et ce qui est surprenant, c'est qu'il ait malgré tout réussi et suffi à sa tâche. Tout le monde admettra que la construction du premier transcontinental était plus nécessaire et surtout plus difficile que la présente entreprise, et que c'est en grande partie à ce chemin de fer que l'on doit la prospérité que nous avons eue depuis, dont nous jouissons et dont se vantent tant tous nos adversaires aujourd'hui. Ces paroles du député de Lambton-ouest sont un acte de justice, tardif peut-être, à la mémoire de ce grand homme, mais dont je félicite et remercie l'honorable député d'autant plus, qu'il a dû faire un effort pour y arriver, parce qu'il comporte, en même temps, une censure à l'adresse de ses chefs.

Malgré toutes mes critiques, malgré certaines paroles peu-être un peu dures que j'ai empruntées, pour les besoins du moment, aux adversaires, je désire répéter que j'accepte le fait accompli, que je suis disposé à faire tout ce qui sera possible, tout ce qui sera le plus avantageux de faire pour mener l'entreprise commencée à bonne fin. Mais s'il faut en prendre son parti et accepter le fait accompli, agissons avec les compagnies comme des hommes d'affaires et des hommes libres, et non pas comme les vaincus de 1870 dont parlait le très honorable premier ministre en 1880.

D'abord, si toutes ces compagnies ne sont pas en état de bâtir le chemin, ne serait-ii pas à propos de le savoir dès maintenant. Puis, si le Gouvernement est obligé d'avancer tout l'argent, ne serait-il pas préférable de rembourser aux compagnies la valeur des travaux exécutés et de prendre le chemin comme propriété de l'Etat, sauf à en disposer le plus vite possible, à la première occasion favorable, en faveur de l'une ou de l'autre des deux compagnies qui seraient le plus en état de l'exploiter et surtout de le payer.

Monsieur l'Orateur, en conclusion, si pour assurer cette entreprise colossale et, après tout, à laquelle la nation est liée, il faut faire le prêt et nous faire les banquiers de ces compagnies, stipulons au moins que l'intérêt qu'elles paieront, sera à tout événement, celui que le Gouvernement lui-même devra verser. L'intérêt stipulé avec ces compagnies est de 4 p. 100; or, il peut se faire que le Gouvernement soit obligé de payer davantage; alors pourquoi ne pas stipuler que l'intérêt que nous payerons, les compagnies devront nous le rembourser?

Ne serait-il pas également à propos de faire une tentative pour régler cette vieille réclamation de $25,000,000 que la compagnie du Grand-Tronc du Canada doit au pays? S'il faut perdre cette créance, faisons-en de suite le sacrifice et n'en parlons plus. Si, au contraire, elle vaut quelque chose, ne devons-nous pas essayer de nous la faire payer? C'est lorsqu'on demande des faveurs que l'on peut imposer des conditions. La compagnie du Grand-Tronc du Canada nous doit $25,000,000, et elle demande un prêt de $10,000,000. N'est-ce pas le temps de lui dire: nous allons vous prêter cette somme, mais en même temps nous allons régler cette vieille réclamation qui remonte bien avant la confédération.

Enfin, comme garantie, exigeons des actions dans le stock de la compagnie, soit dans le stock privilégié ou commun, devenons actionnaires de la compagnie, c'est pour moi la meilleure garantie. Elle vaut bien mieux que les hypothèques dans lesquelles M. Blake n'avait pas confiance et moi non plus.

M. TALBOT: Que rapportent ces actions à l'heure qu'il est?

M. NANTEL: Ces actions ne rapportent pas grand' chose à l'heure qu'il est; mais avant longtemps elles vaudront le double de ce qu'elles valent maintenant.

M. TALBOT: Il faudra payer les hypothèques d'abord.

M. NANTEL: Les hypothèques devront être payées d'abord, sans doute; mais les actions vaudront toujours quelque chose sur le marché, et le Gouvernement pourra toujours en disposer avec avantage, tandis qu'une hypothèque, comme celle que possède le Gouvernement contre le Grand-Tronc du Canada, n'est d'aucune valeur, quand un gouvernement n'a pas le courage d'en exiger le paiement.

En terminant, je dis que je suis disposé à accepter le fait accompli ; que nous devons prendre les meilleurs arrangements possibles avec la compagnie, pour assurer l'exécution de cette entreprise colossale où le crédit de la nation est engagé.

M. ALEXANDER McCALL (Norfolk): Monsieur l'Orateur, je ne dois pas avoir besoin, en demandant la parole, de réclamer l'indulgence que la Chambre accorde d'ordinaire aux nouveaux députés. Je suis heureux de constater que l'esprit de justice règne sur les deux côtés de la Chambre. En abordant cette question, je n'ai pas la prétention de la discuter sous toutes ses phases, car elle embrasse un trop vaste champ pour moi. Mais comme je représente un des plus vieux comtés du Dominion, un comté qui contribue depuis au delà d'un siècle sa quote-quart des impôts et du prix des entreprises publiques, je désire exprimer l'opinion de ses habitants. Ce sont des gens économes, qui se sont imposé des privations pour le bien public, qui ont sacrifié de leur énergie dans leur jeunesse pour défendre le pays et le rendre habitable, pour en faire une terre d'existence agréable, et ils ont bien raison de s'alarmer d'une proposition qui menace de doubler leurs obligations. C'est pourquoi je croirais manquer à mon devoir en ne prenant pas part à cette discussion.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a déclaré que nous formons une société avec le Grand-Tronc-Pacifique. L'idée est bonne. Nous sommes en réalité trois parties dans cette société: le Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement du jour et le public. Le principe fondamental de toute société d'affaire est l'honnêteté absolue de la conduite des associée les uns envers les autres. L'une ne doit pas surprendre la bonne foi de l'autre, ni chercher à en tirer avantage, sinon la société faillit. Appliquant ce principe à la résolution proposée, je crois devoir dire que le public canadien, la troisième partie dans cette société, n'a pas été honnêtement traitée par la deuxième partie, le Gouvernement du Canada. Qui, à la Chambre, osera dire que le corps électoral, si on lui eût fait voir qu'il s'agissait d'une entreprise de $300,000,000, de $250,000,000 même, voire de $200,000,000, l'aurait ratifiée il a quatre ans? Je ne perdrai pas un temps précieux à discuter les promesses des ministres au sujet du prix présumé de cette entreprise, qu'ils estimaient à $13,000,000 ou $14,000,000. Mais je dirai qu'une proposition qui double les obligations du pays, qui porte la dette nationale de $250,000,000 à $500,000,000, à un demi-milliard, ne recevra jamais l'approbation du public si on la lui expose clairement, sans ambages.

Par conséquent, je dis que la troisième partie de cette société, le public, a été vulgairement trompé par la deuxième partie, le Gouvernement du jour, au profit de la première partie, le chemin de fer, qui n'a rien fait que conclure un marché très onéreux avec le Gouvernement et qui, non seulement le tient strictement à son marché, mais vient lui solliciter un prêt de $10,000,000, sans savoir si ce sera le dernier, car le ministre des Chemins de fer n'a pas voulu nous donner aucune assurance sur ce point. Au contraire, il a semblé insinuer qu'il y aurait probablement un autre appel de fonds, et peut-être d'autres encore. C'est à n'en pas douter, un véritable abus de confiance au détriment de la troisième partie. Pour moi comme pour bien d'autres honorables députés de la gauche, le ministre des Chemins de fer semble avoir traité cette question très à la légère. Il a traité sur un ton badin l'augmentation du prix de l'entreprise, comme si c'eût été la chose la plus naturelle du monde, mentionnant le canal de Panama et le canal Erié pour montrer que le prix réel et les estimations des ingénieurs ne s'accordent pas toujours. Mais il faut observer qu'un jour le canal Panama livrera passage à tous les navires de toutes les nations, et que s'il doit coûter $400,000,000, le prix en sera supporté par 80,000,000 d'habitants, une population 12 fois plus forte que la nôtre. Cependant la somme que coûtera cette entreprise n'excède pas beaucoup celle de notre transcontinental.

Je ne discute pas la proposition par voie de comparaison avec celle-ci, mais le point que je veux faire ressortir est que si l'entreprise vient à coûter de 50 à 200 p. 100 de plus que les estimations des ingénieurs, le Gouvernement devrait, vu que ces derniers ont pour ainsi dire fait de leur pire pour établir leurs calculs, s'adresser dans les termes suivants à la population: "Quoique nos ingénieurs ont chiffré le prix de cette entreprise à $100,000,000, nous voulons être francs et vous dire qu'elle va coûter $200,000,000; vous allez engager nos recettes futures et celles de nos enfants jusqu'à concurrence de ce colossal montant, et nous devrions savoir la part de nos obligations." Ai-je besoin de demander à la Chambre si les électeurs voteraient pour cette proposition, si elle leur était soumise de cette façon? Non, tout au contraire.

Le ministre des Chemins de fer a appuyé sur la qualité de la ligne. Bien, nous devrions avoir la meilleure ligne sur le continent, mais je ne crois pas que ni les plans ni le devis y pourvoient. Quiconque s'y

entend en fait de construction de voies ferrées, sait que la première condition d'une bonne ligne est la qualité des traverses.

Avec de bonnes traverses, des rails moins bons et une plate-forme moins solide peuvent suffire. La traverse-type américaine mesure 8 pieds 6 pouces de longueur, 7 pouces d'épaisseur et 8 pouces de largeur.

Le chemin de fer Pennsylvanie employa une traverse de ces dimensions en sapin ou en chêne blanc. Rappelez-vous que c'est la traverse-type employée sur toutes les lignes principales de l'est des Etats-Unis. Mais voyons quelles traverses on emploie sur le Transcontinental national des traverses de 8 pieds de longueur, 6 pouces d'épaisseur et 7 pouces de largeur, du bois le plus commun possible, l'épinette rouge et le pin gris. La voie et les rails sont peut-être de première classe, mais cette traverse ne peut supporter le gros trafic. L'honorable ministre des Chemin de fer (l'honorable M. Graham) parle de la haute qualité de la voie. Eh bien! l'avenir nous dira si nous avons une ligne modèle pour le transport des marchandises. Ce n'est encore en réalité qu'une ligne à l'état de projet, et il faudra des observations pratiques, quand elle sera terminée, pour voir si les promesses du ministre se sont réalisées.

Je ne discuterai pas le prix. La grande question est de savoir si nous recevons la valeur de notre argent. J'ai quelques observations à faire, en traitant de la question du prix, au point de vue de nos ressources naturelles, et je demanderai aux honorables député de me pardonner si, en brassant les millions du public, j'ai l'air d'oublier indifféremment un ou deux millions. En maniant des centaines de millions, il est facile d'en échapper un ou deux, mais nos obligations ne manqueront pas de se traduire en bonne et due forme. On les trouvera toutes à leur place, quand le temps de rembourser sera arrivé et que les contribuables seront appelés à payer.

Avant de commencer à débourser pour le Transcontinental national, le pays devait $258,000,000, un montant égal à toutes les dettes de toutes les provinces au moment de la confédération et celles du Dominion à l'époque où le projet du Grand-Tronc-Pacifique fut annoncé. Au bas mot, cette entreprise complétée, y compris la division de l'Est, la division des plaines, la division des montagnes, ainsi que la garantie de l'Etat, représentera $250,000,000. Je n'ai pas entendu le ministre des Chemins de fer dire à cette session combien allait coûter cette ligne. C'est une estimation modérée des obligations que nous sommes appelés à payer d'ici cinq ans; c'est donc une dette totale de $500,000,000. En admettant l'exactitude de ce raisonnement, ne devrions-nous pas désirer tous que le Gouvernement réduisisse les dépenses de façon à pouvoir supporter ce fardeau? Mais ce n'est pas encore toute l'étendue de nos obligations. D'autres entreprises sont destinées à devenir un fardeau national. Nous avons, par exemple, le canal de la baie Georgienne et le chemin de fer de la baie Georgienne. Le premier ministre a dit l'année dernière en parlant du premier, que c'était un projet cher à son cœur. Et quand le premier ministre dit qu'un projet est cher à son cœur, et joint le geste à la parole, il y va d'un million. Espérons que ces projets sont rares.

Il est vrai que des gens d'un comté tout près de Toronto vinrent demander $1,000,000 au Gouvernement, et que ce million leur fut accordé grâce à l'influence d'un certain nombre de conservateurs qui figuraient dans cette délégation. Je dirai à l'honorable premier ministre que s'ils connaissaient les tories d'York-nord comme plusieurs d'entre nous les connaissent, il n'aurait pas accordé ce million. Il ne doit pas être trop crédule dans des occasions comme celle-là, car quand il voit les tories s'allier aux libéraux, il peut être sûr qu'ils cherchent à faire l'assaut du trésor public.

Je le répète, d'autre dépenses seront requises et nous ne devrions pas nous attacher à une seule grande entreprise. Nous ne devons pas négliger tout le reste pour nous occuper de cette entreprise ; il faut pourvoir aux autres besoins. Il surgit de grandes questions et de grandes obligations qui requerront beaucoup d'argent, et dans celle du Transcontinental national, nous avons été par trop généreux. Ce projet n'aurait pas dû être lancé à l'époque où il l'a été. Nous aurions dû attendre que l'opinion publique fût plus prononcée et alors, avec des chiffres basés sur la connaissance complète et sur l'étendue de l'obligation que nous allions contracter, nous aurions pu nous adresser au corps électoral. La question se présente ici même: Qu'allons-nous faire? C'est la question qui s'impose, non seulement nous sommes tenus de payer l'obligation originale, mais on nous demande de payer $10,000,000 de plus.

Avons-nous quelques garanties que l'on ne nous demandera pas un autre $10,000,000, et même un deuxième jusqu'à ce qu'enfin le pays aura payé entièrement le prix du Transcontinental. Jusqu'à présent c'est le pays qui paye tout, nous prenons 100 pour 100 des risques et nous n'avons pas de profits, tandis que la compagnie du Grand-Tronc n'aura pas mis un sou de son argent dans l'entreprise et aura retenu tous les profits. Ne serait-il pas posssible, même à cette période de l'entreprise, de refaire tout le plan?

Ne serait-il pas possible de retarder la construction de la section du Nouveau-Brunswick? Il est évident que cette section fera concurrence à notre propre chemin de fer l'Intercolonial et conséquemment en diminuera la valeur. Pourquoi ne retarderait-on pas la construction de la section de l'est du chemin depuis Winnipeg

jusqu'à Moncton? On pourrait pousser aussi rapidement que possible la construction de la section de l'ouest, et son débouché au lac Supérieur. Le trafic de cette partie du pays se fait en grande partie pendant la saison de navigation. Non seulement cela permettrait à la compagnie de réussir dans ses emprunts mais le pays reprendrait confiance et l'irritation de ceux qui ont été trompés disparaîtrait graduellement. Il n'y a aucun doute que le Gouvernement fera adopter ce prêt, que l'opposition l'approuve ou non; la Chambre le votera. Je suis heureux d'entendre des honorables membres de ce côté-ci de la Chambre dire qu'ils prennent la responsabilité de cette construction et déclarent qu'elle doit être achevée. Je partage l'opinion des honorables membres de la droite qui disent que l'Ouest est un pays de grand avenir, et qui aura besoin de nouveaux débouchés. Je demande de nouveau au Gouvernement de penser à ceux qui ont réellement créé la richesse de ce pays. Nous sommes les fils de ces pionniers qui sont venus dans le pays dans la dernière partie du dix-septième et la première partie du 18e siècle, et qui non seulement ont supporté le fardeau de la défense de ce pays, mais l'ont édifié, et ont établi et maintenu l'ordre et la loi, menant une vie d'économie et posant les fondations de notre richesse nationale. Ce sont les économies de notre population placées dans les caisses d'épargne du Gouvernement et dans les banques du pays qui ont permis d'entreprendre ces grands projets que nous discutons présentement. Il y eut des époques dans la vie de ces pionniers, où une récolte manquant ou la maladie entrant dans la famille, la vie devenait une tragédie. Ils se trouvaient en face du besoin et de la misère parfois. Il faut donc tenir compte des sentiments de ces personnes. Si nous réussissons aujourd'hui cela est dû à leur industrie et à leur énergie.

Un projet de ce genre qui comporte de grandes dépenses d'argent, qui nous oblige à doubler notre dette, ne devrait pas être exécuté. Ceux qui ont charge du trésor devraient toujours écouté sérieusement et avec attention les avis de cette partie de la population, s'ils veulent conserver le respect du peuple. J'espère que le Parlement considérera cette question, plus sérieusement, pourrais-je dire, qu'il ne l'a fait dans le passé, et qu'il examinera si le pays est en état de porter le fardeau énorme de ce projet de Grand-Tronc-Pacifique. Quel que soit le résultat, même si nos craintes les plus graves se réalisaient, nous pouvons avoir confiance que le peuple canadien saura accepter la responsabilité avec le courage élevé qui l'a toujours distingué.

M. MARTIN BURRELL (Yale-Cariboo): Je ne veux pas retarder inutilement la Chambre à se former en comité, mais je désire faire quelques observations générales avant que le projet de bill soit discuté en détail en comité, et par voie d'amendement; et je puis ajouter pour me justifier que j'ai fait deux longues campagnes électorales sur cette question du Grand-Tronc-Pacifique et que pendant ces campagnes j'ai recueilli beaucoup d'ammunitions.

J'ai écouté très attentivement les différents discours qui ont été prononcés pendant ce débat, depuis que le ministre des Finances a déposé la résolution concernant le prêt. Tout en approuvant, ainsi que le font les deux côtés de la Chambre, que ce chemin de fer soit terminé promptement et bien construit, je désire protester contre les méthodes qui ont été adoptées et les déclarations qui ont été faites par le Gouvernement, et aussi contre la situation extraordinairement favorable dans laquelle cette compagnie a été placée en comparaison de la situation occupée par le peuple du Canada.

Je constate que le raisonnement adopté par les amis du Gouvernement tend à vouloir montrer que nous, les membres du parti conservateur, sommes opposés à la construction de ce chemin. C'est probablement que la bouche qui parle de l'abondance du cœur. Deuxièmement le Gouvernement essaie de faire croire qu'il agit exactement dans ce cas-ci comme le parti conservateur a agi lors de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et troisièmement on a pris beaucoup de peine et apporté beaucoup de fausses assertions pour montrer que toute la population approuvait entièrement la politique du Gouvernement.

Je veux pendant quelques instants discuter le premier plan de défense adopté par les amis du Gouvernement dans tout ce débat. Pour donner plus de force à l'assertion que le parti conservateur est opposé à la construction du chemin on a fait de grands discours mirobolants dans cette Chambre et pour la galerie, pour démontrer les immenses ressources de ce pays et le peu de foi des membres de l'opposition, dans l'avenir du Canada. C'est une attitude réellement singulière à prendre par le parti libéral. Je n'ai aucun désir d'appuyer sur ce point parce que ces discours pyrotechniques ne tromperont personne. Je suppose que tous les partis sont obligés de gonfler leur ballon, et n'y manquent pas, mais je ferai remarquer que c'est chose bien facile d'avoir la foi, lorsque d'autres nous ont tracé la route et, par leur clairvoyance et leurs efforts intelligents, ont posé les fondations sur lesquelles nous, de la jeune génération, pouvons construire avec joie et en toute sûreté.

Les honorables membres de la droite ne doivent pas s'inquiéter de la foi dans le pays que peut avoir un parti dont le chef, en présence des plus grandes difficultés a ouvert de vastes contrées qui jusque-là avaient été terres inconnues, et a permis à

la Colombie-Anglaise d'unir son sort à celui des provinces de l'est du Canada. Le nom de sir John Macdonald restera toujours comme celui d'un homme qui a eu une grande foi dans son pays et qui a exécuté de grands travaux.

Le parti qui a contribué si grandement à poser les bases larges et profondes de la nation canadienne, qui a uni l'Est à l'Ouest, qui a établi la politique commerciale qui dure depuis trente ans, saura faire généreusement tous les efforts nécessaires dans cette circonstance particulière pour promouvoir les intérêts du pays et augmenter sa prospérité. Mais en agissant ainsi cela ne veut pas dire que nous approuvions toutes les méthodes et tous les détails du grand projet que nous discutons, méthodes et détails qui, sous plusieurs côtés, sont si contraires aux droits et aux intérêts véritables de la population.

Le second argument des honorables députés de la droite a été une comparaison entre le chemin de fer canadien du Pacifique et le Transcontinental national. Je ne veux pas m'étendre longuement sur ce côté de la question. Je dirai cependant que la comparaison est très malheureuse pour ceux qui la font. On a fait remarquer dans cette Chambre que le parti libéral lui-même entre 1873 et 1878 a fait au Pacifique-Canadien des offres aussi grandes, et même plus grandes en terre et en argent, que le peuple conservateur a jamais faites. L'attitude de nos amis de la droite a quelque peu changé en ces dernières années. A la dernière session le ministre des Finances, M. Fielding, au lieu de prétendre comme nos amis les ennemis se plaisaient à le dire en ces années passées, que nous avions aidé généreusement la compagnie du Pacique-Canadien, et qu'il ne voulait pas dire, et qu'il ne le dirait pas, que nous l'avions aidé trop. Je n'ai pas besoin de faire remarquer non plus, que la différence au sujet de ce prêt est si vitale et si marquée, qu'il est étonnant que l'on apporte cet argument et que l'on fasse cette comparaison.

Dans le discours admirable que mon honorable ami de North-Grey (M. Middlebro) a prononcé sur le projet du Grand-Tronc-Pacifique, il y a quelque temps, il nous a montré la différence fondamentale qui existe entre le prêt que le Gouvernement va faire à cette compagnie et le prêt de $30,000,000 qui a été fait à la compagnie du Pacifique il y a quelques années. Il a fait remarquer que la compagnie du Pacifique avait donné en garantie ses terres, son chemin de fer, son matériel roulant, ses embranchements, enfin tout ce qu'elle possédait, et a remboursé le prêt dans l'espace de 2 ans. Pour cette raison je prétends qu'il est étonnant de voir nos amis de la droite faire une comparaison de ce genre, et il ne peut entrer dans l'idée de personne qu'il soit sincère.

M. M. BURRELL.

Tout cela démontre davantage avec quel sans gêne le Gouvernement traite cette Chambre en faveur de cette compagnie, qui est en un sens associée avec le Gouvernement. J'ai écouté avec beaucoup d'attention hier le discours de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux. Je crois qu'un grand nombre de députés de la droite ont écouté ces discours avec beaucoup de plaisir. Le ministre des Chemins de fer est si bon enfant qu'il nous oblige jusqu'à un certain point à accepter ce qu'il dit bien que nous n'approuvions pas plusieurs de ses arguments. Son discours d'hier a fait de lui très certainement le Harold Skimpole du côté ministériel. Il a une manière éblouissante d'arranger les chiffres ; il possède aussi ce magnifique dédain de la responsabilité, qui caractérise celui dont je viens de mentionner le nom. Comme Harold Skimpole, je crois que le ministre montre la même absence de toute inquiétude au sujet de comptes à rendre et de remboursement de dettes.

Le ministre des Chemins de fer nous a parlé hier, de société. Je crois qu'il a dit que le pays ne devait pas demander des actions de la compagnie en échange du prêt que nous lui faisions, que c'était une idée sordide et que nous devions fournir tout l'argent nécessaire parce qu'il fallait terminer ce chemin de fer à tout prix, vu que nous étions en société. Cela est vrai, mais tout le peuple canadien, un des membres de la société, sera appelé un jour à payer des intérêts élevés sur les sommes énormes dépensées dans la construction du chemin par une compagnie qui n'aura jamais assumé d'obligations sérieuses, et qui recevra tous les profits. L'année dernière l'attitude du ministre des Chemins de fer était toute différente.

Dans cette circonstance, il a calculé que la somme que nous aurions à payer en espèces, s'élèverait à $38,263,976 pour les avantages que nous recueillons de cette ligne directe, de Moncton à la côte du Pacifique.

Il ajoutait:

Au lieu de demander cette somme aux recettes, nous l'avons empruntée à 3 p. 100. Ainsi, pour les grands avantages dont bénéficiera ainsi le pays, il nous faudra payer annuellement la somme de $1,144,319.28.

Avant de terminer ces observations, il ajoutait:

A mon avis, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne demandera jamais au pays de payer un seul sou de la garantie des obligations ni un seul centin de l'intérêt de 3 p. 100 sur le coût du chemin de fer.

Comme l'a fait remarquer l'autre jour le député de Saint-Antoine, au lieu d'emprunter à 3 pour 100, il nous a fallu payer près de 4⅛ p. 100 pour le dernier gros emprunt, outre $450,000 en frais de commission et de courtage; en outre, la compa-

gnie du Grand-Tronc-Pacifique vient aujourd'hui nous demander un autre emprunt de $10,000,000, mais tout cela ne trouble nullement la sérénité d'âme du ministre des Chemins de fer qui semble prendre la chose sur le ton du badinage. Hier, il a adopté une nouvelle défense, force lui a été de discuter les faits dans une certaine mesure et il a essayé d'établir un parallèle avec les autres grands réseaux de chemins de fer et d'autres entreprises à l'étranger. Ainsi, il a essayé d'établir un parallèle entre ce réseau et le canal Erié, mais il est malheureux dans le choix de ses exemples, vu que cette entreprise a donné lieu aux fraudes les plus gigantesques. Il s'est ensuite occupé du canal de Panama. Il semble un peu abusé des exemples empruntés aux canaux. L'autre jour, il s'est constitué le défenseur du canal de Newmarket, et voilà maintenant qu'il fait valoir des arguments qui rappellent non seulement les méthodes de Harold Skimpole mais encore l'humour de Mark Twain, de sorte qu'il est bien difficile de prendre ses arguments au sérieux. Un autre argument que le ministre a fait valoir à l'appui de cet emprunt, c'est que la question a été discutée à la tribune populaire en 1904 et en 1908, elle a été étudiée sous tous ses aspects, prétend-il, le peuple a exprimé son opinion et il a amplement approuvé ce projet.

Etudions brièvement cet argument. En 1903, dans le discours du trône, suivant la pratique qui semble être consacrée en pareille matière, on nous a donné les grandes lignes des mesures ministérielles que le Gouvernement voulait faire adopter au cours de cette session. Pas la moindre allusion au projet en question. Si je ne me trompe, le discours du trône ne contenait qu'une simple allusion aux besoins des transports et on créa une commission avec mission d'étudier ce problème. Mais cela se résuma à rien ou à fort peu de chose. Or, au grand étonnement de la Chambre et du pays, voilà que, cinq mois après la réunion des Chambres, celui qui dirige ici les phalanges libérales, le leader de la Chambre divulgue un projet qui embrassait, en substance le projet actuel du Grand-Tronc-Pacifique, d'un océan à l'autre. Bien que le premier ministre eut mis la commission au rancart, et indépendamment des arguments qu'il ait pu apporter à l'appui de ce projet, il faut lui tenir compte de cette grande conception et de la publicité donnée à ce projet, bien qu'il ne fût qu'à l'état embryonnaire. Seulement, s'il eût plus tard soumis ce projet à la Chambre et au pays afin de constater l'accueil qu'on lui ferait cela n'aurait pas donné matière à critique; si le corps électoral eut approuvé le projet, personne n'aurait dit un seul mot dérogatoire au mérite du projet. Mais qu'est-il arrivé, en réalité? Rien de tel. Sans avoir reçu de mandat du peuple, pour l'exécution d'un projet de nature si gigantesque, le premier ministre s'abouche et tient de longues conférences dans le secret du cabinet avec un des plus habiles directeurs de chemins de fer du continent, et que tenant à la gloire qui s'attacherait légitimement à la conception d'un si vaste projet, il se laissa rouler, du commencement à la fin et le projet fut imposé de force au Parlement, le Gouvernement refusant de temporiser, afin de s'éclairer davantage ou de consulter le sentiment populaire.

Un des ministre (l'honorable M. Blair) affirme qu'il a exhorté le premier ministre à temporiser et que s'il a refusé de le faire, c'est qu'il n'avait pas le moindre argument réellement probant à faire valoir à l'appui de ce projet. On le sait, M. Blair, le seul ministre parfaitement renseigné en matière de chemins de fer à cette époque, fut en butte aux attaques de ses collègues de la droite. Plus tard, on lui donna de l'avancement ou une récompense en le nommant à une charge fort honorable; car d'ordinaire c'est ainsi que le Gouvernement juge utile d'imposer, de bâillonner ses adversaires. Or, ce traité ayant été légalisé, alors que tout le monde supposait qu'on se conformait aux dispositions du traité, voici, on se le rappelle, ce qui arriva. Sir Charles Rivers Wilson, président de la compagnie du chemin de fer, au cours des observations qu'il adressait aux actionnaires, à l'issue de la session, leur déclara qu'il avait réussi à forcer le Gouvernement à adopter une attitude plus favorable à la compagnie, c'est-à-dire à modifier le contrat. La chose ne saurait faire doute, à dater de ce moment jusqu'aujourd'hui, la compagnie du Grand-Tronc et celle du Grand-Tronc-Pacifique n'ont cessé de forcer la main au Gouvernement. Le Parlement convoqua une autre session de la législature dans le but de ratifier les modifications apportées au contrat. Tout le monde connaît les profondes divergences qui existent entre le texte original et les modifications de ce contrat. Qu'il me suffise de signaler une ou deux de ces divergences. Nous avons prétendu que le contrat primitif comportait une injustice envers le peuple canadien, mais le Gouvernement nous assura qu'il n'existait pas la moindre injustice dans ce traité et à tout événement, que la question était définitivement réglée.

Cependant, parmi nombre d'autres altérations de la plus grave nature, figure celle-ci: primitivement, l'Etat s'était engagé à garantir les trois quarts des obligations pour la section des montagnes de ce réseau, jusqu'à concurrence de $30,000 par mille et plus tard, on modifia cet article, en biffant les mots "$30,000 par mille," et aujourd'hui nous nous engageons à garantir les trois quarts du coût de la section des montagnes et cela, d'une façon illimitée. Au commencement de la session au cours de laquelle

on a apporté cette modification au contrat, le député qui a proposé l'adresse déclarait que, bien que cette modification eût son importance, le coût de construction du chemin de fer pourrait s'élever à $30,000 par mille ou à un chiffre moindre. Lorsque le coût de construction, dans la section des prairies s'élève à peu près à $35,000 par mille, il y a témérité à chercher à faire l'estimation du coût de la section des montagnes, bien que le Gouvernement ou la compagnie de chemin de fer porte le chiffre de ces frais à $85,000 par mille. En outre, aux alinéas 31, 32 et 33 du contrat primitif, il figurait bien quelque disposition tendant à donner une garantie au pays, advenant que la compagnie tombât en déchéance. Il y avait droit de prise de possession ou de confiscation. Si le Gouvernement s'estimait obligé de payer l'intérêt des obligations, après un délai spécifié, il existait une minime garantie stipulée au texte du contrat modifié. Je constate que la modification apportée est de telle nature que, pour ainsi dire, toute garantie disparaît. Dans le paragraphe 6 figure ce qui suit:

Nonobstant toutes stipulations au dit contrat, le Gouvernement n'exercera aucun droit de prise de possession, de confiscation, ni de vente, pour cause de défaut de paiement par la compagnie des intérêts aux termes des paragraphes trente et un, trente-deux et trente-trois dudit contrat, ou aux termes de quelqu'un ou de l'ensemble desdits paragraphes, à moins que de tel défaut de paiement il ne se soit résulté une accumulation d'arrérages représentant en totalité une somme égale à cinq années de tels intérêts, attendu que la compagnie n'est pas par les stipulations desdits paragraphes libérée de l'obligation de verser lesdits intérêts non plus qu'autorisés à en différer le versement ou à les capitaliser.

Ainsi le droit limité qui nous était assuré sous forme de prise de possession ou de confiscation, ainsi que la minime garantie que nous donnait le contrat primitif, tout cela est tellement modifié par le nouveau contrat, que toutes les sauvegardes disparaissent, qu'il est impossible d'y constater autre chose que ce que voici: Si l'entreprise n'est pas lucrative, le Gouvernement a la faculté de prendre le chemin de fer à sa charge, quitte à le remettre à la compagnie du moment que la prospérité sera revenue dans ses affaires. Il y a d'autres divergences importantes que je m'abstiens de signaler. C'était déjà assez que ce contrat modifié fût si défectueux, mais grâce à l'appui des ministériels, le Parlement l'adopta à la veille même d'une consultation populaire. C'est peut-être là une bonne tactique de parti, je n'affirme pas le contraire; mais prétendre que le résultat découle même partialement du verdict populaire, c'est affirmer une chose contraire à la vérité des faits. Les ministériels nous disent que le corps électoral les a ramenés au pouvoir et qu'ils jouissent de la confiance populaire. Mais je le demande: quelle approbation ont-ils obtenue? Le pays était lié obligatoirement à cette entreprise, avant qu'on fit appel au corps électoral. De quelles armes s'est-on servi au cours de cette campagne électorale? A toutes les tribunes populaires, d'une extrémité à l'autre du pays, on n'a cessé de présenter à l'exécration populaire cette chose horrible: la répudiation d'un marché administratif publiquement intervenu avec l'Etat. Ce mot "répudiation" sonne si mal à nos oreilles que pas un seul Canadien digne de ce nom ne voudrait accorder son suffrage à celui qui approuverait pareille mesure. On a dit au peuple que tous les candidats conservateurs étaient hostiles à la construction du réseau; on ajoutait que si le parti conservateur montait au pouvoir, il donnerait le coup de grâce à ce projet.

Dans ma province, on a non seulement exploité ce mot de "répudiation", mais en outre les partisans du gouvernement libéral en Colombie-Anglaise ont fortement appuyé sur la nécessité de pousser rapidement les travaux de construction. Le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Templeman) dont je regrette l'absence ce soir, s'est surtout distingué en ce sens. Voici ce qu'il a déclaré devant les électeurs de cette province, bien qu'il ne figure aucune disposition à cet effet dans le traité, M. Mayes lui avait donné l'assurance, affirme-t-il, que les travaux de construction du réseau commenceraient immédiatement. Ces messieurs réussirent si bien à convaincre les populations de la Colombie-Anglaise que les travaux de construction allaient commencer immédiatement que, mûs par le désir de voir pousser rapidement ces travaux de construction et par un sentiment d'hostilité à l'égard de toute mesure de répudiation, il n'est guère étonnant que dans toute la province les électeurs aient accordé leur appui au gouvernement libéral à cette époque. Si les électeurs eussent bien connus les faits dans toute leur réalité, et si on eut appris que la première pelletée de terre ne serait enlevée que dans quatre ans, il est naturel de supposer que le résultat de ces élections eût été tout à fait différent. D'après le vieil adage: chat échaudé craint l'eau froide. L'automne dernier, on a adressé le même appel aux électeurs, on a fait valoir les mêmes arguments; mais bien que les populations de la Colombie-Anglaise tiennent à la construction de ce réseau, voici quel a été le résultat : la pluralité de 2,872 voix obtenue par les libéraux en 1904 s'est transformée en une majorité conservatrice de 4,091 voix en 1908. Lorsque la Chambre fut saisie de l'étude du contrat primitif, le premier ministre, qui a formulé le projet et ses partisans nous ont affirmé que l'exécution de cette entreprise était de

la plus grande urgence et ne souffrait aucun retard.

Il y avait un article qui faisait mention du temps et qui stipulait que la voie serait achevée en 1908. Nous lisons au paragraphe 10 de la convention:

> Les opérations du tracé et de la construction de ladite division de l'Ouest seront mises en train sans délai aussitôt que le présent contrat aura reçu la ratification du parlement du Canada et seront poussées avec la plus grande diligence et parachevées dans les cinq ans qui suivront le 1er décembre 1903, à moins d'empêchements par force majeure ou provenant du fait des ennemis du souverain, de troubles internes, d'épidémies, d'inondation ou autres causes indépendantes du contrôle de la compagnie.

Cette date, comme nous le savons, fut modifiée dans cette convention de 1911 et le mot "grèves" fut aussi intercalé après ces autres possibilités dont il est fait mention. Je pourrais montrer que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) a été cause d'un grand nombre de difficultés imprévues et extraordinaires que la compagnie a rencontrées et qui ont amené la situation actuelle des affaires. J'ignore si les ennemis du souverain ou un cas de force majeure, ou des inondations ou des grèves ont nui beaucoup aux opérations de la compagnie. Je pourrais expliquer cela par une allusion très courte. Il y a quelque temps un procès fut fait par un fermier contre un homme à qui il avait loué sa propriété. Une des clauses du bail était qu'il devait laisser la terre en aussi bon état que le locataire l'avait prise, quant à l'ensemencement en blé et le reste, à moins d'événements imprévus. Il paraît que le locataire ne l'a pas laissée dans un état aussi parfait et quand la cause fut soumise au tribunal un des points à décider était de savoir si des événements imprévus étaient intervenus ou si la faute était imputable à l'homme lui-même et le jury rendit un verdict déclarant qu'il y avait eu des dommages imputables en partie au défendeur et en partie à Dieu. J'admets que le Gouvernement actuel qui est toujours si prêt à ignorer l'existence d'une bonne Providence quand les choses marchent bien, prétendra toujours, quand les affaires iront mal, que c'est encore la faute de Dieu.

L'empressement qui était si grand en 1903 et qui a poussé le Gouvernement à n'accorder à la compagnie que jusqu'en 1908 pour finir la construction, a été oubliée et le délai a été prolongé jusqu'en janvier 1911. Je ne crois pas qu'un homme raisonnable puisse penser que l'année 1911 verra l'achèvement de cette voie ferrée. Le Gouvernement se vante d'avoir été approuvé par le peuple, mais dans les circonstances, cette approbation n'est d'aucune valeur. Dans l'ancien temps, quand on pensait que le pays était tourmenté par les sorciers, on faisait subir une épreuve, connue de tous ceux qui savent leur histoire, pour savoir si oui ou non une femme était une sorcière. La femme soupçonnée avait son pouce droit attaché à son gros orteil gauche et son pouce gauche attaché à son gros orteil droit et ainsi liée elle était jetée dans une mare. Si elle allait au fond, ce n'était pas une sorcière et elle était malheureusement noyée. Si elle n'enfonçait pas, elle était malheureusement brulée. Cela ressemble à l'épreuve à laquelle l'opinion publique a été soumise dans le cas actuel. Le Gouvernement nous dit que le peuple a volontairement approuvé sa conduite. Le Gouvernement a attaché d'abord le pays par les poings et par les pieds et il a publié ensuite un argument de répudiation, puis quand le public lui eut accordé son approbation sur ces questions, il s'écria: Voici une approbation complète de tout le projet.

Les mêmes procédés ont été largement employés en 1908. A l'automne dernier on nous adressa un appel frénétique pour que nous consentions encore à permettre à mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) de finir son œuvre. Je ne dis pas que ce n'était pas peut-être une manœuvre de parti habile de rester coi et de ne pas parler de cet emprunt, mais j'exprime un doute quant à l'honnêteté du procédé. Quand nous savons que la lettre de M. Hay demandant ce prêt n'était datée que du 16 novembre, je pense que nous avons raison de croire qu'il y avait entente sinon signée, scellée et échangée, du moins absolument entendue entre le très honorable premier ministre et le Grand-Tronc-Pacifique et bien qu'il soit vrai que le ministre des Finances (M. Fielding) était trop habile pour admettre qu'il y ait eu entente, il était aussi trop honnête pour nier qu'il y ait eu une entente.

On ne peut pas permettre au très honorable premier ministre de féliciter lui-même ou son parti d'un plan de ce genre. Je ne crois pas qu'il ait fait preuve de cette grande qualité et de cette prudence d'homme d'Etat qu'il aurait pu déployer dans toute cette question, mais plutôt qu'il a piteusement failli de comprendre le sens réel de son devoir à l'égard du peuple du Canada. En parlant ainsi, je ne dis pas que je suis l'interprète de tous mes collègues d'en face ou même de tous mes amis qui siégent de ce côté, mais j'exprime mon opinion en disant qu'alors le Canada était au point de bifurcation, et si plusieurs personnes ne sont pas de mon avis, je prétends néanmoins, qu'ayant fait un grand projet de chemin de fer transcontinental d'un océan à l'autre, qui comprenait le principe de la propriété du Gouvernement pour la division est, le très honorable premier ministre a fait montre d'un pénible manque de prévision en n'appliquant pas ce principe à la

ligne entière et en ne l'adoptant pas d'un océan à l'autre.

En 1904, j'ai mené une campagne pendant cinq mois sur ce principe et en soutenant que le programme de l'honorable chef de l'opposition demandant que le Gouvernement soit propriétaire d'un océan à l'autre, était infiniment préférable à la convention faite par le Gouvernement et de l'extrême nord à l'extrême sud de l'immense division que j'ai l'honneur de représenter, j'ai reçu une réponse enthousiaste. Je dirai plus, si mon élection s'était faite le même jour que les autres élections, j'aurais gagné haut la main sur cette simple question de la propriété par le Gouvernement. Les honorables députés savent que ce que je pourrais vraiment appeler un tour méprisable ou tout au moins un tour peu clair m'a été joué en différant l'élection, pourtant malgré cela et bien que le Gouvernement ait été appuyé dans tout le pays, j'ai été défait par une si petite majorité qu'un changement d'une voix dans chaque bureau de vote m'aurait donné l'élection. De sorte que quand mon très honorable ami et les ministres des Chemins de fer et des Finances, ainsi que d'autres partisans du Gouvernement parlent d'optimisme et de foi en notre pays, j'aimerais leur voir étendre leur foi et leur optimisme un peu plus loin. Il n'y a pas en ce moment de sujet qui agite davantage les esprits et qui soit d'une plus grande importance pour le développement d'un gouvernement démocratique dans ce pays, que la question des grandes utilités publiques, et je dis que le vrai patriotisme consiste non seulement à s'occuper des besoins du moment, mais aussi de ceux des années à venir. Ceux qui se jettent dans le socialisme y sont poussés par suite de la multiplication des millionnaires dont la richesse provient des produits immérités, des sueurs et du labeur des autres auxquels ils n'ont pas contribué. Il y a de graves abus dans notre système industriel aujourd'hui et je ne dis pas que ces abus disparaîtraient par suite de l'appropriation des fortunes par l'Etat. Je ne crois pas qu'aucun état ait le droit de tuer l'initiative privée.

Il doit y avoir de la place pour l'entreprise privée et un homme a droit à ce qu'il gagne équitablement, mais je voudrais que nous ayons tous les jours sous les yeux le spectacle de la nécessité pour le peuple d'être maître de ces grandes entreprises d'intérêt public. La possession par l'Etat du Transcontinental ne signifie pas nécessairement exploitation par le Gouvernement. Cela ne comporte pas l'exploitation par le Gouvernement pour la section est, comme le sait mon honorable ami, bien que je dise ici de nouveau que j'ai une plus grande confiance que mes amis dans l'exploitation par le Gouvernement. J'admets qu'il est presque pratiquement impossible d'avoir par le Gouvernement une exploitation heureuse des grandes entreprises industrielles, tant que nos entreprises gouvernementales seront sous la coupe des partis politiques, mais c'est manquer de foi que de prétendre qu'une entreprise conduite avec succès par le Gouvernement est impossible. Nous pourrions éliminer la question de parti et employer au service du Gouvernement seulement ceux qui sont absolument exercés et capables de remplir le devoir qui leur a été fixé et non pas seulement des protégés politiques qui récoltent la récompense des services qu'ils ont rendus au parti. Je dis que le principe est vrai depuis le commencement et de toute éternité et affirmer que le peuple canadien est incapable d'appliquer ce principe à son existence nationale, je dis que ce n'est pas faire preuve de courage et de patriotisme, mais de quelque chose qui est tout l'opposé.

En parlant de l'emprunt qui a été soumis à la Chambre, le ministre des Finances (M. Fielding) et le ministre des chemins de fer et des Canaux (M. Graham) ont dit que le Grand-Tronc-Pacifique avait vendu ses propres obligations à environ 90 cents pour un dollar, et ils ont dit hier qu'en réalité tout le risque que nous courrions était compris dans la marge et que c'était tout ce que nous pourrions perdre. Pourquoi prendrions-nous à notre charge des dettes plus nombreuses ? Pourquoi paierions-nous de grandes sommes en commissions et en courtages pour économiser de l'argent à des gens qui doivent déjà au pays $15,000,000 de capital, sans parler des intérêts. Si ces deux réclamations sont exactes, il vaudrait beaucoup mieux payer à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ces 10 p. 100 de marge et en finir avec elle. Pourquoi ne nous a-t-on pas fait cette proposition pour que nous puissions connaître au moins les limites de nos obligations ? Nous savons tous, on a dit en des termes sur lesquels on ne peut pas hésiter, que cet emprunt veut dire qu'en réalité nous rembourserons à la compagnie du Grand-Tronc la somme de $7,000,000 dépensée en frais de construction. Cette compagnie nous doit déjà une somme énorme et ses principaux directeurs font de différentes manières des fortunes immenses avec cette entreprise, sans avancer d'argent et sans prendre aucun risque.

Le Grand-Tronc en garantissant un quart des actions reçoit 25,000,000 de capital en titres pour lesquels il ne donne pas un seul dollar en argent ou son équivalent. La convention de 1903 contenait une clause qui forçait la compagnie, si elle prenait ces $25,000,000 de capital, à donner l'équivalent en argent. A la page 11203 du hansard de 1903, nous remarquons que les questions suivantes ont été posées :

M. BARKER : Mon collègue me permettra-t-il de poser une question au ministre? Et celui-ci veut-il nous apprendre comment le Grand-Tronc-Pacifique construira des lignes d'embranchements et acquerra du matériel

roulant, s'il fait don de ces actions à la compagnie du Grand-Tronc?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Il ne peut pas les donner. Il doit les vendre. Le contrat à sa face même, prouve que la position prise par nos adversaires était tenable.

M. BARKER : Le ministre semble oublier que le contrat stipule que la compagnie du Grand-Tronc devra recevoir immédiatement les $25,000,000 en entier. S'il en est ainsi, comment le Grand-Tronc-Pacifique pourrait-il faire servir ces fonds à l'établissement de sa voie ferrée?

Le MINISTRE DE LA JUSTICE : Mon honorable ami me fournit lui-même la réponse à sa question. Il le pourra parce que la compagnie du Grand-Tronc achètera ces actions et en versera le prix. L'honorable député se réfute lui-même.

A ce moment donc, ces gens qui prenaient quelque petite part à ce projet, furent appelés à fournir le plein équivalent de ces $25,000,000 d'actions communes, soit en espèces, soit sous quelque autre forme; et cependant, grâce aux amendements nuageux et ambigus votés depuis, ils ont été libérés de cette obligation, et ils obtiennent ces $25,000,000 d'actions communes sans rien donner en retour que leur garantie des obligations.

Si j'ai si peu de sympathie pour le personnel du Grand-Tronc-Pacifique, c'est que je le vois profiter de cette entreprise pour s'enrichir de diverses manières. Absje le vois profiter de cette entreprise leur avons accordées, ces gens s'enrichissent par le moyen qu'ils ont organisé en vue de la vente d'emplacements de ville et cela de la merveilleuse manière dont les compagnies de chemin de fer savent s'enrichir en profitant de la plus-value immérité. C'est ce qu'a bien démontré l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro), qui, à la page 4376 du compte-rendu des débats, s'est exprimé en ces termes:

Mais nous constatons que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a transporté tous ses emplacements de ville à une compagnie distincte nommée la Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company. Je constate que les directeurs de cette compagnie sont C. M. Hays et ses amis. Il y a 30,000 parts de capital dans cette Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company. Les directeurs, d'après l'état présenté par le ministre des Chemins de fer sont C. M. Hays, E. J. Chamberlin, Wm. Wainright, W. H. Biggar, E. H. Fitzhugh, tous également directeurs du Grand-Tronc-Pacifique et dont chacun possède deux actions et a payé $200. C'est-à-dire que ces cinq directeurs qui ont la direction et le contrôle de cette Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company n'ont placé dans cette société que $1,000 et qu'ils contrôlent et possèdent 81 emplacements de ville entre Winnipeg et Edmonton. La superficie est de 78,640 acres. Cette superficie est composée principalement d'emplacements de ville, dont le prix a acquis de la valeur par la construction du Grand-Tronc-Pacifique auquel nous fournissons l'argent et ces messieurs qui n'ont placé que $1,000 ont le contrôle de toute la compagnie. En plus, ils possèdent un intérêt pour les trois-quarts de l'emplacement entier de la ville de Prince-Rupert.

C'est ce qui explique, monsieur l'Orateur, que nous n'ayions aucune amitié pour ces hommes qui de diverses manières réalisent d'énormes sommes au détriment du peuple canadien.

M. SPROULE: Combien ont-ils payé leurs emplacements de ville?

M. BURRELL: Je n'ai pas les chiffres, mais je sais que ceux de la Colombie-Anglaise ne leur ont pas coûté grand'chose. Pour celui de Prince-Rupert, je pense qu'ils ont payé à peu près $2.50 de l'acre; mais notre gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise a conclu un marché beaucoup plus avantageux que le gouvernement fédéral, puisqu'il a réservé le quart des terres pour les habitants de la province.

Cete compagnie a été assez avisée pour s'assurer que le Gouvernement et le peuple canadien ne puissent mettre la main sur la partie de leur actif ayant la plus grande valeur, savoir les embranchements et les installations terminales. Dans le marché de 1903, nous avons le paragraphe suivant:

35a. Une hypothèque qui constituera une premieère charge sur le chemin de fer, l'entreprise, l'équipement et les biens, les recettes, droits et privilèges de la compagnie y compris tout l'équipement et les biens que la compagnie pourra ci-après acquérir (mais à l'exclusion des embranchements de plus de six milles de longueur ou des recettes en provenant et des privilèges s'y rattachant ou du matériel roulant additionnel, qui pourra de l'assentiment du Gouvernement avoir été attribué et désigné par la compagnie pour en consituer l'équipement, ainsi que des navires et de la concession de terres par les municipalités ou les provinces, à titre de primes ou de subventions à ladite compagnie, pour des fins autres que celles de son chemin de fer pour assurer le rachat de ladite émission de premières débentures garanties par le Gouvernement.

C'est-à-dire qu'ils nous donnent une garantie, mais tout en la donnant ils font en sorte qu'elle ne soit pas applicable à la partie substantielle, tangible de leur actif. Rapprochez de cela le marché conclu par le gouvernement conservateur et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et dont nos amis de la droite nous entretiennent tant. Dans cette circonstance la compagnie intéressée avait engagé tous ses embranchements et toutes ses installations terminales.

En présence de ces faits, mon opinion, qui est aussi celle d'une grande partie de la population de l'Ouest canadien, c'est que si ce prêt doit être accordé—et cela ne veut pas dire qu'il soit dans l'intérêt bien com-

pris du pays de le faire—au moins faudrait-il exiger de ces emprunteurs une garantie suffisante du remboursement de l'emprunt. Il ne s'agit pas de pressurer la compagnie. Nous conservateurs sommes d'avis d'accorder de l'aide lorsque c'est nécessaire, lorsque les circonstances justifient de le faire; mais si nous devons nous constituer les banquiers de cette institution, conduisons-nous comme des banquiers doivent le faire. Si nous nous rendons responsables pour la compagnie retenons ces actions communes comme garantie jusqu'au remboursement. L'honorable représentant de Jacques-Cartier a dit avec raison que les besoins du pays de l'Ouest sautent aux yeux; mais nous croyons qu'il est du devoir du Gouvernement d'y songer à deux fois avant de se montrer si prodigue des deniers publics, et de s'assurer qu'on va satisfaire aux justes réclamations du peuple.

En conclusion, j'affirme de nouveau que nous habitants de l'Ouest nous approuvons cette entreprise, nous approuvons son subventionnement dans tous les cas où les circonstances le nécessitent et le justifient; nous voulons que ce réseau se ramifie, se développe par tous les moyens raisonnables et justes; mais nous prétendons qu'une fois cela fait, les droits et intérêts des contribuables canadiens doivent être sauvegardés. C'est l'attitude que j'ai prise devant les électeurs de ma circonscription et qu'ils ont approuvée de la manière la plus entière, et je n'hésite pas à la prendre de nouveau dans cette enceinte.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-Niagara): Monsieur l'Orateur, je ne répèterai pas les raisons qui ont été avancées de ce côté-ci de la Chambre en vue de démontrer l'imprévoyance, et l'imprévoyance au point de vue des intérêts canadiens, dont le Gouverenement a fait preuve en acceptant cette proposition de prêt; mais il est un aspect ou deux de la question dont j'ai été frappé. On a affirmé que le marché conclu par le Gouvernement de la part du peuple canadien, en 1903, et modifié dans l'intérêt de la compagnie en 1904, avait été approuvé par le pays à l'élection générale suivante. Mais je désire signaler particulièrement un aspect de la question que l'honorable député préopinant a indiqué mais qu'il n'a pas traité à fond, probablement parce qu'il ne faisait pas partie de la députation au moment où l'affaire a été conclue. C'est deux ans seulement après la conclusion de ce second marché qu'on a, sans sourciller, transféré à une autre institution la partie la plus avantageuse de l'entreprise en vue de la soustraire aux obligations dont la compagnie du Grand-Tronc et celle du Grand-Tronc-Pacifique s'étaient chargées par ces deux marchés auxquels le peuple était censé avoir consenti aux élections de 1904. La loi constituant en corporation la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique fut soumise à la Chambre en 1906. J'en combattis l'adoption, ainsi que d'autres honorables députés, devant le comité des chemins de fer et dans cette enceinte; mais le Gouvernement et ses partisans votèrent la mesure malgré nous. Cependant, ils n'avaient pu trouver réponse à l'objection que nous leur avions faite, que ces embranchements, principale source de recettes et de bénéfices, et je dirais même, principale garantie à l'égard de ces compagnies contractantes allaient être inscrites au nom d'une autre institution et libérés entièrement des obligations consenties par le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc en faveur du peuple canadien.

A la suite de la conclusion de ces deux marchés de 1903 et de 1904, que mes commettants et moi-même nous jugions désavantageux pour le pays, la première démarche importante fut la formation de cette compagnie pour la construction d'embranchemnets, l'effet étant de libérer ces embranchements, qui seront la grande source de bénéfices pour la ligne principale, de toute responsabilité par rapport aux engagements du Grand-Tronc ou du Grand-Tronc-Pacifique. A la suite de cette concession, j'ai été surpris d'apprendre à cette session-ci que le Gouvernement se proposait d'avancer au Grand-Tronc-Pacifique $10,000,000 de plus. Quelle avait toujours été la prétention du Gouvernement? Si vous donnez à ces compagnies tout ce qu'elles demandent, nous disait-on, elles seront sûrement à même de doter le pays d'une entreprise profitable de transport. Et cette mesure du caractère le moins pratique au monde, d'inspiration purement philanthropique, fut votée en vue de faire disparaître tout obstacle au succès des opérations de ces compagnies. On se proposait par le moyen de cette législation relative à la construction des embranchements d'assurer l'établissement rapide de ces lignes, de ces moyens de transport tant désirés. Mais nous voyons aujourd'hui qu'aucune de ces lignes n'a été construite, et qu'il n'a rien été fait, sauf le versement par nous de sommes considérables. Nous voyons que le chemin de fer du Grand-Tronc s'est assuré tous les bénéfices sans rien donner en retour, se bornant à garantir les engagements du Grand-Tronc-Pacifique. Nous voyons que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a été mise à même d'obtenir des actions dans le fonds social du Grand-Tronc-Pacifique pour la dédommager de cette simple garantie, tout comme un courtier qui, sans faire aucune avance réelle, se ferait payer pour avoir fourni sa garantie en vue de la négociation d'un emprunt.

Le Gouvernement a commencé par poser en principe que notre pays dans les circonstances ne saurait exiger qu'une chose: le parachèvement dans un court délai des moyens de transport requis et dont le

chemin de fer en question est censé faire partie. Considérant l'importance des concessions accordées par nous en 1903 et 1904, personne ne s'attendait qu'on voulait constituer les embranchements sous un autre nom que celui du Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement, qu'on me permette de le faire observer, a été mis parfaitement à même de sauvegarder l'intérêt public, par l'addition, à la loi constitutive de la compagnie des embranchements, d'une disposition la déclarant sujette aux mêmes obligations que la compagnie principale. J'insistai là-dessus devant le comité des chemins de fer, et lorsque ce projet de loi nous fut envoyé du comité, j'eus la témérité de proposer un amendement, statuant que la charte ne porterait aucunement atteinte à la compagnie, au privilège détenu par notre Gouvernement, mais que les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique continueraient d'être engagés à l'égard des embranchements, exactement comme ils l'étaient aux termes du marché primitif. Le ministère ne voulut pas de l'amendement, et le projet de loi fut adopté sans cette disposition protectrice. Lors de la délibération du projet de loi en 3e lecture, je crus qu'il était de mon devoir de proposer le renvoi à six mois, mais cette proposition également fut rejetée, et le projet de loi relatif aux embranchements fut voté par la Chambre sans aucune garantie pour l'Etat.

L'opposition a toujours prétendu que, s'il nous faut fournir à peu près les neuf dixièmes de frais de construction du chemin de fer, nous devrions en être les propriétaires. Si le peuple avait cru en 1904 que ce chemin de fer coûterait aussi cher que nous le prétendions, et que la suite des événements l'a démontré, il ne saurait y avoir le moindre doute que le ministère eût subi une défaite écrasante.

Mais les gens se sont dit: Nous avons la parole du premier ministre à l'effet que le coût ne dépassera pas $13,000,000. Les imprimés de campagne électorale distribués par les amis du Gouvernement portaient en caractères flamboyants sur leur première page l'inscription suivante: "Un nouveau chemin de fer transcontinental pour $13,000,000". Ils contenaient aussi la déclaration du premier ministre, qui avait conclu le marché et prétendait tout savoir à ce sujet, et dont le ministre des Chemins de fer (M. Blair) avait quitté le cabinet parce qu'il ne partageait pas l'opinion que le chemin pouvait être construit moyennant $13,000,000. Les gens ont cru que nous nous trompions du tout au tout, que nos craintes étaient puériles, que nous étions les victimes de notre imagination. Ils ont cru à la promesse du premier ministre publiée dans les imprimés distribués dans l'intérêt de sa campagne électorale, à l'effet que ce chemin de fer transcontinental serait construit moyennant $13,000,000. Ils n'avaient pas alors la moindre idée que ces embranchements seraient soustraits à notre garantie, que la garantie du peuple serait dépréciée par la construction de ces embranchements, par une autre compagnie. Or, que constatons-nous ? Ou le Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer Grand-Tronc sont incapables d'exécuter le contrat qu'ils ont conclu avec le peuple, ou ils sont capables de le faire et veulent avoir un cadeau de $10,000,000. Il faut que ce soit l'un ou l'autre. S'ils sont incapables d'exécuter leur contrat, s'ils ne peuvent construire le chemin malgré toute l'aide qu'on leur a donnée, malgré toute la législation adoptée uniquement dans leur intérêt, dans des conditions telles qu'on n'y aurait jamais songé dans toute autre transaction d'affaires—si, malgré tous ces avantages, ils ne peuvent pas construire le chemin, que devons-nous faire? Nous devrions les laisser tomber en déconfiture, puis prendre possession du chemin, en devenir propriétaire et l'exploiter ou l'affermer à d'autres.

On prétend que ce programme ministériel des chemins de fer sera d'un grand avantage pour le pays parce que les recettes du chemin de fer seront considérables et que le trafic sera énorme. Qu'il me soit permis de soumettre le point suivant: Nous sommes ici pour conclure un marché au nom du peuple, et j'admets qu'en cette occasion nous ne devons pas nous montrer mesquins, ni pessimistes, ni effrayés de l'avenir du pays. Or, de deux choses l'une: Ou le Grand-Tronc-Pacifique peut exécuter le contrat sans ces $10,000,000 ou il ne le peut pas. S'il ne le peut pas, il n'est pas bon constructeur de chemins de fer, et nous pouvons trouver quelqu'un qui le construira à de meilleures conditions. En 1903 et 1904, le Grand-Tronc-Pacifique prétendait qu'avec l'aide qu'on lui donnait alors il pourrait exécuter ces travaux. Nous trompait-il alors? N'était-il pas sincère lorsqu'il nous faisait croire qu'avec l'aide qui lui était alors accordée, et l'aide supplémentaire que lui a procuré la permission de construire des embranchements exempts des obligations qu'il avait contractées au début, il pourrait parachever le chemin. S'il n'était pas sincère alors, nous ne devrions pas lui prêter ces $10,000,000. S'il n'était pas sincère, il n'a aucun droit à cet emprunt, parce qu'il ne comprend pas son affaire. Prenons l'autre alternative: S'il peu construire ce chemin sans ces $10,000,000, pourquoi ne pas le laisser emprunter l'argent ailleurs? Pourquoi le Canada lui donnerait-il cet argent et le porterait-il à croire qu'il n'a qu'à s'adresser au Gouvernement et à lui dire: Nous avons besoin de cet argent et, parce que vous avez déjà contracté de très fortes obligations, il faut que vous nous donniez tout ce que nous désirons avoir en plus. Maintenant, afin de ne pas

retenir la Chambre trop longtemps, étant donné le fait que, du côté du Gouvernement, nul n'a répondu sérieusement à ces arguments étant donnée la condition dans laquelle ce débat se trouve en ce moment—étant donné le fait que nonobstant ce qui a été dit au sujet de la résolution par les honorables membres de l'opposition, à commencer par notre chef respecté, l'on n'a pas répondu à ce qui a été dit relativement à la nature imprévoyante de cet emprunt, je ne suis pas disposé à voter (parlant en mon propre nom et au nom de mes commettants) pour la deuxième lecture du bill.

Tel qu'il est, le bill n'offre aucune protection, et je crains qu'en me déclarant prêt à voter pour la deuxième lecture, je fournirais à certaines gens l'occasion de dire que j'approuve le principe de cette mesure, et le principe du bill est tout à fait faux si l'on doit en juger par les arguments dont on s'est servi jusqu'à présent. S'il nous faut encore sacrifier de l'argent pour cette entreprise, cela veut dire tout simplement que nous payons pour tout le chemin depuis Moncton jusqu'au Pacifique. Dans ces conditions, nous ne devrions pas accorder l'emprunt. Cela équivaut à payer pour le chemin, le Gouvernement ferait bien mieux de rester propriétaire du chemin, de l'exploiter ou de le transporter au Grand-Tronc-Pacifique ou à quelque autre institution qui se chargerait de l'exploiter moyennant le payement d'une redevance. Cela vaudrait beaucoup mieux que d'adopter la législation qui nous est maintenant soumise.

(La motion est adoptée. Le projet de loi est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.)

Sur l'article 1er.

M. R. L. BORDEN: A combien le ministre des Finances estime-t-il le coût réel pour le pays en ce qui concerne l'intérêt sur l'emprunt qu'il sera nécessaire de payer pour avoir l'argent?

L'hon. M. FIELDING: Il est difficile de déterminer cela à une fraction près. Notre dernier emprunt, comme on l'a dit ici, nous a coûté un peu plus de 4 p. 100. A propos, je remarque qu'aujourd'hui un honorable député a non seulement coté cet emprunt à une fraction en sus de 4 p. 100 mais y a ajouté diverses charges. Naturellement, quatre et une fraction couvrent toutes les charges en question. Si cet emprunt était lancé sur le marché dans le moment, il nous faudrait peut-être payer 4 p. 100, mais il est probable, je crois, que nous pourrions l'avoir pour un peu moins. Je crois que le marché monétaire a une tendance à la baisse, et que notre prochain emprunt devrait pouvoir s'effectuer à de meilleures conditions que le dernier.

M. E. A. LANCASTER.

M. AMES: En cotant à 4 p. 100, l'honorable ministre veut-il parler du pour cent nominal ou l'intérêt y compris les frais.

L'hon. M. FIELDING: La cote de 4 p. 100 et une fraction comprend le taux d'unité. Je crois que nous devrions faire un peu mieux. Cela dépendra de la condition du marché.

M. R. L. BORDEN: Si c'est une opération de banque, pourquoi y aurait-il quelque doute à ce sujet?

L'hon. M. FIELDING: Il n'y a aucun doute au sujet du taux que nous exigerons.

M. R. L. BORDEN: Je sais cela. Mais il y a certainement un doute sur la question de savoir si ce taux indemnisera le pays. Ceci est une opération de banque, et les banquiers reçoivent ordinairement des dépôts à un certain taux et les prêtent à un taux plus élevé. Je n'insisterai pas plus que de raison sur cet argument, mais il est certainement juste de dire que le pays devrait recevoir autant d'intérêt qu'il en paiera. S'il y a quelque doute, comme il semble y en avoir—et le doute peut être plus grand chez d'autres que chez le ministre des Finances—je crois que l'on devrait intercaler dans le bill quelque disposition qui rendît cela parfaitement sûr et qui sauvegardât le pays contre toute perte relative à l'intérêt sur cet emprunt.

L'hon. M. FIELDING: Cela n'est guère nécessaire. Il est à désirer que le taux de l'emprunt soit fixé et défini et ce taux devra être, autant que possible, propre à nous garantir de toute perte. Je crois qu'il est tout aussi probable que ce taux rapportera un profit plutôt que de causer une perte. Nous pouvons accepter ce risque. Si j'en crois la tendance actuelle du marché monétaire, il n'est pas probable que nous payions plus de 4 p. 100 et il est très probable que nous l'obtenions à moins.

M. AMES: Si je comprends bien, il faudra que le Gouvernement emprunte avant de prêter—l'opération de l'emprunt devra être complétée avant que l'on commence à prêter?

L'hon. M. FIELDING: Dès que les préliminaires seront arrêtés, nous commencerons à nous servir de l'argent à même les fonds existants s'il y en a de disponibles. Mais nous rembourserons cela, de sorte que, virtuellement, la réponse à la question de l'honorable député doit être affirmative. Tous les deniers du Gouvernement vont dans un fonds commun. Si l'on puise à même ce fonds général pour les fins actuelles, il faudra prendre des mesures pour rembourser l'argent.

M. AMES: N'est-il pas probable que le ministre ne connaîtra le taux réel de l'intérêt que lorsqu'il sera appelé à payer le premier versement?

L'hon. M. FIELDING: Il est possible que non. Si l'état général de nos finances pouvait le permettre, nous leur paierions l'argent dès qu'ils se conformeraient aux dispositions de l'acte. Mais il nous faudrait immédiatement l'emprunter, de sorte que les deux opérations vont ensemble.

M. AMES: En vue de cela, le ministre a-t-il pris des mesures pour lancer un nouvel emprunt?

L'hon. M. FIELDING: On n'a encore pris aucune mesure définitive, mais nous surveillons le marché monétaire et nous avons l'intention de prendre des mesures dès qu'une occasion favorable se présentera.

M. AMES: Le ministre guettera une occasion et lorsqu'il verra que le moment propice est arrivé, il lancera un nouvel emprunt?

L'hon. M. FIELDING: Nous surveillerons le marché monétaire et nous saisirons le moment le plus opportun pour faire l'emprunt, comme par le passé.

M. MONK: S'il y a quelques négociations financières avant que l'on dispose définitivement de l'emprunt, comme cela est arrivé dans l'affaire du pont de Québec, et si nous payons un taux plus élevé que 4 p. 100, est-ce que cela doit être porté au débit du Grand-Tronc-Pacifique? Il est probable que, dès que la loi sera adoptée, la compagnie de construction voudra avoir l'argent. Il n'est pas probable que nous puissions avoir l'argent à 4 p. 100 et il nous faudra probablement payer plus que cela. En somme, ne vaudrait-il pas mieux rédiger cet article de manière à ce que le pays puisse se rembourser, comme le font les banquiers, à même l'emprunt de la compagnie de chemin de fer de tout le montant de l'intérêt que nous serons obligés de payer?

L'hon. M. FIELDING: Alors, il nous faudrait spécifier dans cette disposition que, dans le cas où nous réussirions à emprunter l'argent à des conditions plus avantageuses, nous donnerions la différence à la compagnie.

Quelques DEPUTES: Pourquoi?

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Monk) suggère que nous exigions exactement ce que cela nous coûte.

M. MONK: Je comprends très bien que, pour effectuer un emprunt, le taux doit être fixé par le statut—du moins je conçois que cela soit possible. En ce qui concerne la question posée par mon honorable ami de Saint-Antoine, Montréal (M. Ames), ne serait-il pas possible de découvrir le plein montant des charges auxquelles nous devons être assujettis?

Quels sont, pour ainsi dire, les incidents de l'emprunt pour déterminer l'intérêt que nous devrons exiger.

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas qu'il soit possible de le dire au juste. Si ce bill était adopté immédiatement, si le Grand-Tronc-Pacifique se conformait aux dispositions de cette loi concernant les hypothèques, etc., et si nous avions l'argent à notre disposition, il n'y aurait pas de raison pour que nous ne donnions pas l'argent immédiatement. Mais il faudrait stipuler que nous aurons le pouvoir d'emprunter au prix du marché. Je crois que les conditions sont telles qu'il est tout aussi probable que nous emprunterons à moins de 4 p. 100 qu'à quatre.

M. AMES: Il n'y a aucune nécessité de fixer le taux de l'intérêt en faisant la première avance à la compagnie. Cette dernière désire avoir cet argent le plus tôt possible et elle doit payer l'intérêt tous les six mois. Par conséquent le premier intérêt ne deviendra dû que six mois après le premier versement. et pendant le cours de ces six mois le Gouvernement sera en état de dire exactement ce que cet argent lui a coûté. Il sera alors facile de fixer le taux de l'intérêt que la compagnie aura à payer, le prix exact que le Gouvernement aura payé pour se procurer l'argent.

L'hon. M. FIELDING: Je crois qu'il serait préférable de fixer le taux de manière à ne laisser aucun doute, et en déterminant ce taux, nous avons calculé que nous pourrions nous procurer l'argent à 4 p. 100. J'ai presque la certitude que nous pourrons emprunter à un peu moins de 4 p. 100, et partant la compagnie court autant de risque que nous.

M. AMES: A en juger par le passé, c'est la compagnie qui aura le dessus dans ce marché. Nous devrions protéger les intérêts du pays.

M. LENNOX: Le ministre des Finances, en se basant sur l'expérience qu'il a acquise, peut-il nous dire ce que lui coûtera cet emprunt de $10,000,000?

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avons pas à nous occuper des dépenses incidentes, mais du résultat final. Quand je dis 4 p. 100, cela comprend tout. En fixant le taux d'un emprunt, on inclue toutes les dépenses. Je suppose que l'emprunt coûtera 4 p. 100, il sera peut-être d'une fraction au-dessus, mais il y a autant de probabilité que ce soit au-dessous, et alors la compagnie court les mêmes risques que nous.

M. LENNOX: Je crois qu'on a déposé il y a quelque temps un état indiquant que le placement d'un emprunt coûte entre 2 et 3 p. 100.

L'hon. M. FIELDING: Dans chaque cas, ces dépenses incidentes sont comprises dans le taux net.

M. LENNOX: Il me semble qu'il a été dit ici que le placement de certains emprunts ont coûté entre 2 et 3 p. 100.

L'hon. M. FIELDING: Le placement des emprunts nous coûte, pour les item principaux, exactement ce qu'il coûtait autrefois, sauf qu'il y a un item nouveau qui augmente sensiblement les frais, l'item des agents preneurs, qui est d'environ 1¼ p. 100. Bien que cet item doive être compris dans les frais, je crois qu'il est compensé par le taux plus avantageux qu'il nous permet d'obtenir. Cependant, cet item doit être ajouté aux frais du placement, tout comme nous avons dû autrefois, dans certaines circonstances, ajouter aux frais, l'escompte que nous avons dû payer.

Je n'ai aucun doute que si on établissait une comparaison entre ces emprunts, on constaterait qu'à tout prendre le placement de nos emprunts ne coûte pas plus cher qu'autrefois, sauf ce nouvel item des agents-preneurs (underwriters) qui exige aussi des frais de courtage.

Dans le placement d'un emprunt, on se heurte à tout instant au courtier; et les frais occasionnés par l'opération des agents preneurs et les frais de courtage que cette opération nécessite, s'élèvent à 1¼ p. 100. Ces frais, dans un sens, n'existaient pas autrefois, parce que les conditions du marché ne l'exigeaient pas. Mais bien qu'il faille inclure ces frais dans le total des dépenses, ils ne constituent pas, en réalité, une charge additionnelle, car je suis convaincu, que nous en sommes plus que dédommagés, par le prix d'émission plus élevé que fixent les agents preneurs.

Prenons comme exemple notre dernier emprunt pour lequel nous avons dû faire un marché avec des agents preneurs. Naturellement, nous désirions obtenir les conditions les plus avantageuses possible, et les agents preneurs, de leur côté, désiraient obtenir le taux d'émission le plus bas que nous étions disposés à accepter. Après de longues discussions, nous sommes tombés d'accord sur un prix, et il s'est trouvé que ce prix était plus élevé que celui que le public, sur le marché, était disposé à payer; quand l'emprunt fut mis sur le marché, 41 p. 100, seulement ont été souscrits à ce prix, parce que le public trouvait les conditions trop onéreuses; cependant notre emprunt nous était garanti par les agents preneurs. Dans cette opération, les avantages ont été pour nous Ainsi, bien que ces frais soient une dépense nouvelle, ils ne constituent pas une charge additionnelle, parce qu'ils sont plus que compensés par les conditions plus avantageuses qu'ils nous permettent d'obtenir.

M. LENNOX: L'honorable ministre ne répond pas à ma question. Je ne demande pas si les emprunts actuels sont plus ou moins onéreux que sous le gouvernement précédent. Le ministre dit que l'intervention des agents-preneurs et les frais de courtage que cette opération nécessite, sont les frais nouveaux et qu'ils s'élèvent à 1¼ p. 100. Or, peut-il nous dire ce que coûtait le placement d'un emprunt avant l'addition de ce nouvel item?

L'hon. M. FIELDING: Il me faudrait cousulter le marché que nous avons avec nos agents financiers. Plus tard dans la discussion, je fournirai ce renseignement à mon honorable ami. Il se trouve déjà dans un état qui a été déposé sur le bureau de la Chambre.

M. LENNOX: Le ministre dit que l'intervention des agents-preneurs coûte 1¼ p. 100. Les autres dépenses s'élèvent-elles aussi à 1¼ p. 100, ou environ ?

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas qu'elles atteignent ce chiffre, mais je n'aimerais pas à donner une réponse catégorique. Je préfère attendre et le dire au juste.

L'hon. M. FOSTER: Elles ne doivent pas s'élever à 1¼ p. 100.

M. LENNOX: Atteignent-elles 1 p. 100?

L'hon. M. FIELDING: Elles doivent être sensiblement au-dessous de 1¼ p. 100.

M. LENNOX: Supposons qu'elles soient de ¾ p. 100, cela porterait à 2 p. 100 le coût du placement d'un emprunt. Mais d'après un état qui a été déposé, il paraîtrait que le placement de ces emprunts a occasionné de fortes dépenses. Ce chemin de fer nous a déjà causé de nombreux désappointements et je n'ai guère confiance dans la promesse qu'on nous a faite cette après-midi, que les dépenses pour placer ce nouvel emprunt ne dépasseront pas 4 p. 100. Si le ministre a laissé cet item de côté, comme insignifiant, et si les autres dépenses s'élèvent à 2 p. 100, cela représentera une somme de $200,000, et si cette somme de $200,000 n'est pas inclue dans l'intérêt de 4 p. 100 que la compagnie aura à payer, c'est $175,000 ou $200,000 que le pays perdra. Le moins que le ministre pourrait faire, c'est de s'assurer, en fixant le taux de l'intérêt, que le pays ne perdra rien dans cette opération.

Il serait facile de convenir que le pays sera remboursé de tout ce qu'il aura eu à payer. Il est dit dans le bill que la compagnie paiera 4 p. 100, mais il faudrait ajouter que si l'emprunt nous coûte plus que 4 p. 100, le pays ne perdra pas la différence. Depuis le jour où l'honorable premier ministre a annoncé la politique du Gouvernement, sur cette question, nous sommes allés de désappointement en désappointement. Toutes les modifications apportées au premier marché, ont été faites dans l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc, au détriment du pays. Par conséquent, il n'est que juste d'exiger dans le bill une disposition formelle disant que si cet emprunt nous coûte plus

de 4 p. 100, la différence nous sera remboursée par le Grand-Tronc-Pacifique, d'autant plus que dans la situation que le Canada occupe actuellement sur le marché financier, il est assez probable que l'emprunt nous coûtera plus de 4 p. 100.

L'hon. M. FIELDING: Je ne vois pas la question sous le même jour que mon honorable ami, tant pour les emprunts, en général, que pour cet emprunt, en particulier. Quand je parle du taux probable de l'intérêt, cela comprend les dépenses de toute sorte. Le taux de l'intérêt comprendra tout ce que nous aurons eu à payer en frais de courtage, en frais d'impressions, en dépenses incidentes de toute sorte. Quant au prix exact que nous obtiendrons, nous l'ignorons, mais nous savons ce que nous avons obtenu par le passé, et il n'y a pas de raison de supposer que nous obtiendrons moins cette année. Si, il y a quelques mois, quand nous avons placé un emprunt, alors que les conditions du marché étaient moins favorables qu'aujourd'hui, nous avons pu emprunter à une fraction au-dessus de 4 p. 100—le taux net de notre dernier emprunt—n'est-il pas raisonnable de supposer que le prochain emprunt, sur un marché plus favorable sera placé à 4 p. 100? J'avoue franchement, cependant, que nous avons cru préférable de prendre des risques de chaque côté, et nous avons convenu d'un taux fixe, dans l'espérance que nous pourrons emprunter à ce taux et peut-être un peu moins. Si nous payons un peu plus, nous aurons cette différence en plus à payer.

M. SPROULE: Quel risque prend la compagnie?

L'hon. M. FIELDING: Si nous empruntons à 3½ p. 100 et si la compagnie nous paie 4 p. 100, nous aurons un bénéfice.

M. J. D. REID: Pourquoi ne pas rendre la chose certaine?

L'hon. M. FIELDING: Nous rendons certain le taux que la compagnie aura à nous payer et non le taux auquel nous contracterons un emprunt qui n'est pas encore fait. C'est pourquoi, nous courons le risque.

M. LENNOX: Quand le ministre des Finances dit qu'il est raisonnable de supposer que les conditions du marché monétaire seront plus favorables, il oublie que la situation du Canada, comme emprunteur ne s'améliorera pas, probablement, d'ici à nombre d'années.

Puisqu'on a pris l'habitude de contracter d'aussi gros emprunts, il est tout probable que le ministre des Finances se verra obligé de se rendre en Angleterre dès que la session sera terminée, et les emprunts que nous ferons sans cesse d'ici à quelques années feront plus que neutraliser l'effet de toute amélioration de la situation financière. Je puis donc me permettre de prédire au ministre, qui a déjà acquis une grande expérience en matière d'emprunts, que les conditions qu'on lui fera ne seront pas plus avantageuses que celles qu'on lui a faites tout récemment.

L'hon. M. FIELDING: Je ne veux faire aucune prédiction. L'occasion me paraît assez favorable: nous nous ferons faire les meilleures conditions qu'il soit possible d'obtenir sur la place. Je ne promets pas autre chose au comité.

L'hon. M. FOSTER: A quoi bon discuter une question de jeu, de risque qui se court de part ou d'autre? La compagnie nous demande de lui consentir un prêt. Nous devrions fixer le taux de l'intérêt. Nous n'avons aucune obligation envers cette compagnie, et cependant nous nous substituons à elle; nous assumons des obligations qui lui appartiennent, des obligations auxquelles, suivant le traité primitif, dans la pensée du législateur aussi bien que de l'aveu du premier ministre et de trois de ses collègues, elle devrait faire face elle-même.

Nous allons rembourser au Grand-Tronc les sommes qu'il a avancées à l'égard de la construction de la section des prairies. Nous ne devons pourtant rien à cette compagnie. A quoi bon faire courir un risque à l'une ou l'autre des parties. Le pays ne devrait rien risquer. Nous devrions fixer un taux d'intérêt mettant le pays à l'abri de tout risque et faire payer à la compagnie un intérêt suffisant; nous devrions lui faire payer l'intérêt du montant de l'emprunt et de tous les frais qui s'y rattachent.

Ce prêt de $10,000,000 remboursables dans dix ans, le ministre des Finances se propose-t-il d'en faire l'objet d'un emprunt spécial également rachetable dans dix ans?

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas ce que je prévois en ce moment. J'aimerais être libre de pouvoir faire pour le mieux.

L'hon. M. FOSTER: Les $10,000,000 que nous prêtons au Grand-Tronc-Pacifique serviront-ils à la construction du chemin, ou à rembourser au Grand-Tronc les sommes qu'il a déjà consacrées à ce même chemin?

L'hon. M. FIELDING: Nous verserons l'argent au Grand-Tronc-Pacifique en nous fondant, comme il est d'usage, sur le certificat d'un ingénieur. Je sais que le Grand-Tronc a avancé certaines sommes qui ont servi à la construction du chemin de fer et qui lui seront remboursées de cette manière. Il ne sera fait de paiement que lorsqu'un ingénieur nous aura démontré que l'argent versé représente le coût des travaux exécutés sur la voie.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami n'est pas sans savoir, j'imagine, qu'une grande partie de cette somme de $10,000,000 est déjà dépensée et payée.

L'hon. M. FIELDING: Au moyen d'avances faites par le Grand-Tronc.

L'hon. M. FOSTER: Et le paiement en a été effectué.

L'hon. M. FIELDING: Oui; mais nous n'en avons pas la preuve. Il ne pourra être fait de paiement que lorsque nous aurons un certificat de l'ingénieur attestant que les travaux sont exécutés.

L'hon. M. FOSTER: Cet argent ne servira au paiement ni du matériel roulant ni d'aucune autre partie de l'outillage, on ne l'appliquera qu'à la construction de la plate-forme même de la voie?

L'hon. M. FIELDING: Oui.

M. AMES: Le remboursement de ce prêt aura-t-il lieu en même temps que le rachat de l'emprunt qu'il va occasionner? Pour faire face à ces paiements, va-t-on faire un emprunt rachetable dans dix ans?

L'hon. M. FIELDING: Comme je disais tantôt à l'honorable député de Toronto-nord, je désire être libre de tirer le meilleur parti possible de la situation financière actuelle, mais je ne me propose pas en ce moment de négocier d'emprunt remboursable dans dix ans. Je prévois que l'emprunt sera à plus longue échéance.

M. AMES: Si le ministre contracte un emprunt remboursable en trente ou cinquante ans et convient de payer ce taux élevé dans le but de rendre service à la compagnie pendant dix ans, il faudra peut-être payer ce taux excessif longtemps après le remboursement du prêt.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami tient un langage quelque peu répréhensible. Il parle du taux actuel; mais rien ne nous oblige à le payer. En incluant le montant du prêt dans un emprunt remboursable dans cinquante ans, nous pourrions peut-être obtenir des conditions plus avantageuses. Si l'état de la place était tel qu'un emprunt à longue échéance nous aidât à obtenir de meilleures conditions, nous devrions être libres de pouvoir profiter de cette circonstance.

M. AMES: En négociant un emprunt rachetable en trente ou cinquante ans et portant intérêt à 3 p. 100 afin de rendre service à la compagnie pendant dix ans, nous serions obligés de payer ce taux d'intérêt pendant trente ou cinquante ans, tandis que nous pourrions vraisemblablement, d'ici là, obtenir de l'argent à meilleur compte.

L'hon. M. FIELDING: Pas nécessairement. Je suis sûr qu'à l'expiration des dix années, lorsque le prêt aura été remboursé, le gouvernement canadien pourra faire servir cet argent à des fins diverses et que le pays n'y perdra absolument rien.

M. AMES: Le plus simple pour le Gouvernement ne serait-il pas d'émettre aux meilleures conditions possibles pour $10,000,000 d'obligations spéciales et d'obliger la compagnie à rembourser tout ce que l'opération aura coûté au pays? Dans le cas actuel, le Gouvernement devrait se borner à jouer le rôle de banquier de la compagnie.

L'hon. M. FIELDING: Je considère qu'il ne serait pas sage de négocier un emprunt remboursable en dix ans, à moins que l'état présent de la place n'indiquât qu'il n'y a rien de mieux à faire. Mieux vaut, ce me semble, s'enquérir d'abord de l'état de la place et négocier ensuite l'emprunt en la manière et aux conditions susceptibles de donner les meilleurs résultats. Si le taux de l'intérêt est satisfaisant, nous y gagnerons. Je suis fermement convaincu que nous pourrons nous procurer l'argent un peu au-dessous de 40 p. 100 plutôt qu'au-dessus. Mais je m'abstiens de toute prédiction, promettant de négocier l'emprunt aux meilleures conditions possibles.

M. LENNOX: Ce chemin de fer a dû fournir au ministre l'occasion d'épuiser toute sa réserve de prédictions.

L'hon. M. FIELDING: Non pas.

M. LENNOX: Il ne devra donc pas trouver mauvais que les membres de la gauche fassent un peu comme lui de temps en temps.

L'hon. M. FIELDING: Je ne m'en plains pas.

M. LENNOX: Il s'agit ici d'une affaire de complaisance; le Gouvernement lui-même ne peut dire qu'il s'agit d'autre chose que d'endosser la compagnie. Quand on endosse un billet de complaisance pour un ami, le moins qu'on demande, c'est de ne rien perdre, à moins que cet ami ne soit mis en faillite; on peut bien exiger une garantie de tant pour cent, mais pour le moins qu'on puisse demander, c'est de ne perdre aucune partie de l'avance. C'est ce que le Gouvernement devrait faire dans le cas actuel; il devrait stipuler formellement que le prêt portera intérêt à 4 p. 100 et ne devra, pour quelque raison que ce soit, faire perdre un seul sou au pays. Il devrait être tenu un compte distinct de ce prêt afin que nous sachions de façon précise quelle situation nous est faite par cette opération.

L'hon. M. FIELDING: A la prochaine session, mon honorable ami saura ce qu'il nous en aura coûté, puisqu'il nous faudra substituer un autre emprunt à celui-ci.

M. LENNOX: Nous devrions savoir ce que nous serons appelés à payer et il devrait en être tenu un compte séparé. Il ne s'agit pas là, toutefois, d'une condition *sine quâ non*; l'essentiel est que le prêt ne nous fasse rien perdre. Comme le disait mon

honorable ami de Toronto-nord (M. Foster), on nous donne à entendre que le Grand-Tronc a déjà avancé $7,000,000 de la somme représentée par le prêt, et l'on affirme que ces $7,000,000 ont été appliqués à la construction du chemin. Le ministre dit qu'il va s'assurer que tel est réellement le cas. Je ne doute pas qu'il le fasse; mais si ces $7,000,000 ont effectivement servi à la construction du chemin, il ne restera que $3,000,000 à consacrer aux nouveaux travaux. Le ministre sait-il combien il doit en coûter pour terminer la section des prairies? Autrement dit, les $3,000,000 restant du prêt suffiront-ils à l'achèvement de cette partie du chemin de fer?

L'hon. M. FIELDING: Quand j'ai déposé le projet de résolution, j'ai fourni le détail de toutes les données qui sont censées démontrer que ces $10,000,000, dépensés en la manière prescrite, suffiront à l'achèvement de la section des prairies. Il va sans dire que nous devons, à cet égard, nous fonder exclusivement sur les évaluations des ingénieurs, certificats que je commence à n'accepter qu'avec une certaine réserve.

M. LENNOX: Dans ce cas, il semble qu'il doive suffire de $3,000,000 pour achever la construction de la section des prairies. Est-ce là l'avis du ministre?

L'hon. M. FIELDING: C'est ce qu'affirment les ingénieurs; force m'est de m'en rapporter à leur parole.

L'hon. JOHN HAGGART: Je veux avoir une explication bien claire de l'emploi que l'on fera des $10,000,000. D'après l'état déposé par le ministre, il semble que cette somme doive servir à achever le chemin et à rembourser au Grand-Tronc les $7,000,000 qu'il prétend avoir appliqués à la construction de ce chemin. Le ministre ayant chargé des fonctionnaires de son département d'aller s'enquérir de cette dépense ainsi que des avances faites par le Grand-Tronc, il devrait se trouver aujourd'hui en mesure de dire si les $7,000,000 ont été réellement avancée par le Grand-Tronc et appliqués à la construction du chemin.

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avons pas à nous préoccuper en ce moment de ces $7,000,000, car nous ne paierons pas un sou des $10,000,000 sans avoir une déclaration écrite de l'ingénieur certifiant que le paiement représente le coût de travaux exécutés sur la voie. Si, dans l'intervalle, la compagnie a conclu des arrangements avec ses banquiers, avec le Grand-Tronc ou qui que ce soit au sujet de cette avance de $7,000,000, je ne vois pas que nous ayons à nous en préoccuper. Quant aux $3,000,000 restant pour terminer le chemin ils s'ajouteront aux sommes que la compagnie peut encore prélever à la faveur de la garantie donnée par le Gouvernement. On nous apprend que cette somme, plus l'argent que la compagnie est autorisée à se procurer à la faveur de la garantie du Gouvernement, suffira à terminer la section des prairies.

L'hon. M. HAGGART: Le ministre doit s'occuper de savoir si l'argent est gagné ou non. Ses fonctionnaires ont examiné les livres et certifié que l'argent a servi à la construction du chemin.

Nous pouvons certainement exiger le détail de cette dépense de $7,000,000. Le Grand-Tronc-Pacifique affirme qu'il a besoin de $9,500,000 pour achever la section des prairies. Cette assertion est soumise à l'employé du département qui déclare que $10,500,000 sont nécessaires. Vous partagez la différence en deux et vous obtenez $10,000,000.

Quels sont les biens disponibles de la compagnie? Elle possède des obligations qui n'ont pas été vendues et un matériel de construction qui représente $1,500,000, et elle désire rembourser cette prétendue avance de $7,100,000. Les fonctionnaires du département certifient-ils que celle-ci a servi à la construction du chemin?

L'hon. M. FIELDING: Rien ne nous permet de retracer ces $7,000,000, et cela ne me semble pas important. Ce dont nous voulons être certains, c'est qu'il s'est exécuté des travaux pour la somme qu'on exige de nous. Le Grand-Tronc-Pacifique produira des déclarations attestant qu'il a exécuté ces travaux; il ne nous appartient pas de savoir où elle se procure les fonds. Il prétend que ce qu'il a fait représente un certain chiffre de dépenses. Nous nous en rapporterons à nos ingénieurs qui devront certifier l'état de comptes de la compagnie. Pourvu que des travaux aient été exécutés jusqu'à concurrence de la somme mentionnée, peu nous importe que la compagnie ait obtenu les fonds nécessaires du Grand-Tronc ou d'une banque. Cela la regarde. L'important est de nous assurer que les travaux ont été exécutés et de ne verser la somme qu'après avoir obtenu le certificat de notre ingénieur.

M. AMES: L'Etat s'est déjà engagé à avancer $13,000 par mille pour les 916 milles de la section des prairies, soit $11,908,000, et nous nous proposons maintenant de faire une nouvelle avance de $10,000,000 qui portera le total à $23,900, ou à $21,908,000, en tout. Dois-je comprendre que le Gouvernement fera examiner les reçus jusqu'à concurrence de cette somme et constater que les dépenses sont parfaitement légitimes et qu'alors sa responsabilité cessera quant à la vérification des comptes et que les autres dépenses ne seront pas soumises au même contrôle?

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami traite deux fonds différents comme s'ils n'en formaient qu'un seul. L'un de ces fonds se compose du produit de la vente

des obligations garanties par l'Etat, au sujet desquelles il est convenu que ces effets seront émis et vendus et que le prix de vente sera déposé à la banque au crédit du ministre des Finances et inscrit sur un compte différent de celui des recettes publiques ordinaires. Ces fonds seront considérés comme un dépôt devant servir aux fins du chemin de fer. On n'en pourra rien distraire avant que l'ingénieur de l'Etat n'ait certifié l'exactitude et la légitimité des comptes transmis par la compagnie. Cela s'applique aux fonds prélevés grâce à la garantie de l'Etat.

Quant à l'autre opération, qui a trait à une partie des capitaux dont le Grand-Tronc-Pacifique a garanti le remboursement, en autant qu'elle nous a demandé de faire ce prêt, nous avons pris les mêmes mesures et déclaré qu'on ne pourra retirer la somme que lorsque l'ingénieur de l'Etat aura certifié que les travaux ont été exécutés.

M. AMES: Le ministre n'a pas saisi le sens de ma question. Le Gouvernement fournit $22,000,000, pour bien dire, pour la section des prairies qui coûtera, disons, $32,000,000. Le Grand-Tronc-Pacifique se procure donc $10,000,000 sans l'aide de l'Etat. Le Gouvernement fera-t-il faire une vérification minutieuse de l'emploi de toute la somme de $32,000,000, ou seulement des comptes que la compagnie présentera jusqu'à concurrence de $22,000,000.

L'hon. M. FIELDING: La vérification portera sur toute la dépense. Il s'agira alors de savoir combien il faudra imputer sur les obligations et combien le Grand-Tronc devra fournir. Mais la vérification faite par le département des Chemins de fer portera sur tous les comptes individuellement.

M. AMES: Ainsi, à l'égard de toutes les dettes du chemin garanties par les trois hypothèques qui ont priorité sur notre quatrième créance hypothécaire, le Gouvernement s'assurera que le vérificateur officiel a examiné avec soin toutes les inscriptions des comptes, soit que les fonds proviennent de l'Etat ou d'autres sources. Ai-je bien compris?

L'hon. M. FIELDING: Oui; la vérification faite par le département des Chemins de fer aura trait aux dépenses totales causées par la construction de la voie ferrée.

M. AMES: Ayant obtenu cette assurance du ministre, si nous demandons l'an prochain, comment ces $10,000,000 ont été dépensés, nous pourrons refaire les mêmes calculs que le vérificateur officiel et examiner la liste des reçus mentionnés dans l'état de comptes qu'il aura approuvé; de sorte qu'à la prochaine session, si on le désire, un comité de la Chambre pourra ratifier les mesures prises pour prouver au Gouvernement que ces dépenses sont légitimes.

L'hon. M. FIELDING: Le présent bill ne change en rien la pratique actuelle. On m'apprend que le vérificateur du département des Chemins de fer examine toutes les dépenses imputées sur le compte des frais de construction, et atteste qu'elles sont justes, légitimes et raisonnables; puis une certaine partie des dépenses est prise sur un fonds, et le reste sur l'autre fonds. Mais elles sont toutes sujettes à vérification par le département.

M. AMES: Dois-je comprendre qu'à la prochaine session, un comité de la Chambre pourra refaire les mêmes calculs que le vérificateur et le comptable du département afin de s'assurer que toute la somme de $32,000,000 a été légitimement dépensée?

L'hon. M. FIELDING: Nous ne changeons rien au système ni aux conditions du marché, quels qu'ils soient; mais je crois que la vérification faite par le département des Chemins de fer sera aussi compréhensive que l'honorable député la voudrait. Si je constate que je me suis trompé, je me reprendrai à une phase ultérieure de la discussion.

M. AMES : Le ministre sait qu'on nous a permis d'examiner comment a été dépensée la première part des $13,000, par mille, à titre de fonds confiés à la garde de l'Etat. Dois-je comprendre que, ces $10,000,000 formant aussi un dépôt, nous aurons le droit de contrôler les paiements faits sur cette avance ?

L'hon. M. FIELDING: Le présent bill ne modifie aucunement le marché. Les fonds ne pouvant être retirés qu'après une vérification officielle et de la manière que j'ai décrite. Cependant, je lirai les observations de mon honorable ami dans le hansard et je discuterai la question avec le vérificateur du département des Chemins de fer, et si mes réponses sont trop générales, je les corrigerai.

M. AMES : Ce projet de loi est, pour ainsi dire, une modification de la convention ?

L'hon. M. FIELDING: Non.

M. AMES: Oui, à toutes fins que de droit, car elle met la compagnie sur un meilleur pied.

L'hon. M. FIELDING: Non. Nous consentons librement à lui venir en aide au moyen d'un prêt, mais nous ne modifions pas la convention. Il faudrait le concours des deux partis pour la modifier.

M. AMES: Nous pouvons maintenant imposer des conditions à la compagnie et, si le texte du bill n'est pas clair, nous pouvons aisément en fixer le sens.

(Il est rendu compte de l'état de la question.)

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

Reprise de la séance.

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LES ENGRAIS DE FERME.

La Chambre se déclare en comité général et passe à la suite de la discussion du bill (n° 110) concernant les engrais de ferme.

L'hon. WM TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Je propose que l'article 6 soit remis en délibération. Mon intention est de proposer un amendement qui consiste à ajouter un alinéa :

e) Les matériaux qui servent à la fabrication des engrais.

M. J. A. CURRIE: Quel est l'objet de cet amendement?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Son objet est de fournir plus de renseignements au département. Le fabricant est déjà tenu de donner l'analyse garantie et il devra ajouter ceci.

(L'amendement est adopté.)

L'article 10 est remis en délibération.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Cet article dispose que l'acheteur d'un engrais enregistré peut l'envoyer au département et en faire faire l'analyse sur versement d'un droit de $5. On me dit que ce droit est trop élevé dans le cas des cultivateurs et d'autres personnes qui désirent obtenir une analyse, et j'ai l'intention de l'abaisser à $1.

(L'amendement est adopté.)

L'article 15 est remis en délibération.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Cet article a trait à la peine. Il décrète que:

Quiconque vend ou offre ou expose en vente un engrais au sujet duquel les dispositions de la présente loi n'ont pas été observées. . .

Et ainsi de suite. Je propose de biffer le mot "quiconque" et de le remplacer par les mots "tout fabricant ou agent."

M. SAMUEL SHARPE: Cette expression comprend-elle le marchand?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Non, je proposerai un autre amendement qui s'appliquera au vendeur. L'article s'applique a celui qui obtient un permis de fabrication et qui garantit l'analyse.

(L'amendement est adopté.)

L'article 17 est remis en délibération.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je proposerai un amendement qui remédiera à l'inconvénient signalé par l'honorable député (M. Sharpe). Au cours de la discussion, on a fait observer qu'après qu'un engrais est mis sur le marché, accompagné d'une analyse garantie, certains vendeurs peuvent y mêler des substances de qualité inférieure qui en diminueraient les vertus fertilisantes. Je propose d'ajouter les mots suivants, à la fin de la 3e ligne:

. . .et toute personne qui avilit la valeur fertilisante d'un engrais artificiel enregistré en y mêlant d'autres substances après que ledit engrais a été placé sur le marché par le fabricant ou l'agent.

L'amendement est adopté.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose d'ajouter ce qui suit à l'article 21 de ce bill:

Cet acte entrera en vigueur le premier jour de janvier, mil neuf cent dix.

Cela donnera le temps aux manufacturiers de se conformer à l'acte. La saison de l'emploi des fertilisants est close pour cette année.

M. J. A. CURRIE: On emploie beaucoup de fertilisants l'automne. Il vaudrait mieux fixer la date au 1er octobre.

L'hon. M. TEMPLEMAN: En tant qu'il s'agit de la commodité du ministère, le 1er octobre est aussi bien que le 1er janvier. Ce serait peut-être plus commode pour le commerce de commencer avec l'année. Cela ne fait guère de différence pour le ministère.

M. J. A. CURRIE: Mais cela fait une différence pour le public, parce que l'on emploie beaucoup de fertilisants en automne dans le district de Niagara et ailleurs. Cela ne sera pas plus difficile pour les manufacturiers, mais cela donnera au ministère le contrôle des matériaux vendus pour la saison d'automne.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose que la date soit fixée au 1er octobre 1909.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX ARTICLES DE COMMERCE POUR LA NOURRITURE DES ANIMAUX.

Le bill (n° 127, déposé par M. Templeman, concernant les articles de commerce pour la nourriture des animaux, est lu la deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.

L'hon. M. TEMPLEMAN (ministre du Revenu de l'intérieur): Ce bill est virtuellement le même dans tous ses détails que le bill que nous venons d'adopter, à la seule exception qu'il concerne les articles de commerce pour la nourriture des animaux, tandis que l'autre concerne les fertilisants. La teneur en est exactement la même à l'exception de ces deux mots.

Sur l'article 2.

M. SPROULE: J'ai une lettre qui m'a été passée par un particulier qui fabrique l'un de ces articles qui, croit-il seront mentionnés dans le bill. Je vais lire une lettre de la "Beaver Manufacturing Company" de Galt:

Nous accusons réception de votre honorée du 15 courant contenant une copie du bill (n° 127) et nous vous remercions de votre prompte attention. Les bulletins ministériels déjà publiés et distribués dans tout le pays ont sérieusement affecté notre commerce. On publie régulièrement des analyses qui portent le cultivateur à croire que l'herbagéum est composé de déchets de blé et d'un ou deux autres matériaux de très vil prix.

L'herbagéum est un article que l'on ne saurait, à mon sens, raisonnablement qualifier de nourriture. Cela ressemble plutôt à un remède.

La théorie en vertu de laquelle nous avons travaillé et établi notre commerce est une affaire que les collèges agricoles n'ont jamais voulu considérer. De concert avec le Gouvernement, ils persistent à classer nos produits parmi les articles servant à la nourriture des animaux, et en les analysant, ils cherchent la valeur nutritive. Or, nous n'avons jamais prétendu que l'herbagéum contient une valeur nutritive. Tout ce que nous prétendons c'est qu'un quart d'once donné deux fois par jour permettra aux animaux de ferme d'assimiler et de digérer complètement leur nourriture ordinaire, et d'obtenir de cette nourriture ordinaire le maximum de valeur nutritive. Telle étant notre prétention, pourquoi, en analysant nos produits, y recherche-t-on la protéine et les matières grasses ?

Ils considèrent leur produit plutôt comme un tonique et un remède, un tonique stimulant.

Que l'herbagéum produise l'effet qu'on lui attribue, cela est attesté par un grand nombre des cultivateurs qui réussissent le mieux, parmi lesquels figurent L. C. Flatt, John Orr, Telfer Frères, John Brown, Wm Stewart et Walter Monagle. Ces hommes jouissent d'une réputation internationale comme éleveurs et engraisseurs de premier ordre. Ils croient fermement à l'efficacité de l'herbagéum dont ils se servent constamment. En présence d'une telle preuve, pourquoi dit-on que l'herbagéum est une nourriture et le condamne-t-on sous prétexte qu'il ne contient pas de protéine et de graisse en quantité appréciable ? Si c'était purement et simplement de la protéine et de la graisse ce serait une nourriture et non un condiment, et ce serait parfaitement inutile aux fins pour lesquelles on fabrique cet article et aux fins pour lesquelles les éleveurs l'achètent.

Pour toutes ces raisons nous alléguons les faits suivants :

1. En mai 1887, l'herbagéum a été enregistré au ministère de l'Agriculture à Ottawa (n° 13, folio n° 2889) ;

2. L'hermagéum a été enregistré comme condiment pour les animaux ;

3. Nous n'avons jamais prétendu que l'herbagéum fût une nourriture.

M. W. TEMPLEMAN.

4. Nous n'avons jamais prétendu que l'herbagéum eût quelque valeur nutritive.

5. Nous prétendons que nous devrions avoir une classification spéciale comme " condiment pour les animaux " et

6. Qu'en conséquence nous ne devrions pas être soumis à l'acte projeté concernant les articles de commerce pour la nourriture des animaux."

Il me semble que les assertions contenues dans cette lettre sont assez exactes. Vous ne pouvez guère considérer comme nourriture un article que vous donnez à un animal en doses d'une cuiller à thé. Je ne connais pas cet article, mais je suis porté à croire que c'est plutôt un tonique. C'est un composé d'herbes et de certaines préparations de blé. Peut-être pourrait-on le qualifier avec raison de tonique aromatique.

L'hon. TEMPLEMAN: Si c'est un remède, il ne devrait pas être soumis aux dispositions de cet acte. S'il possède des qualités nutritives en même temps que des qualités médicinales, il devrait y être soumis. Mais si la prétention du correspondant est fondée, et si c'est tout simplement un remède et non une nourriture, il ne relève pas de cet acte.

M. SPROULE: Il ne prétend pas que ce soit un remède sans un tonique. Je présume qu'il est considéré comme une nourriture parce qu'il contient des préparations faites avec du blé, lequel contient de la protéine et autres éléments nutritifs. Ses effets sont comparables à ceux du poivre, du sel, du gingembre, de la moutarde. Ce sont là des condiments. Ils stimulent l'estomac, lui font secréter plus de jus gastrique et mieux digérer les aliments.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Alors, ils ne relèvent pas du tout de cet article.

M. SPROULE: Où le placerez-vous?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il ne relève d'aucun acte. Il faut, pour être un aliment, qu'il possède des qualités nutritives en même temps que médicinales, sans quoi il ne relève pas de cet acte. Si la déclaration du correspondant est exacte lorsqu'il affirme que c'est tout simplement un remède et non un aliment, il ne relève pas du présent acte.

M. SPROULE: Je n'ai pas dit qu'il prétend que c'est un remède. J'ai dit que l'on ne saurait avec raison le considérer comme un remède. Il dit que c'est un condiment.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Et les fabricants disent que c'est un aliment?

M. SPROULE: Non; ils disent que c'est un condiment.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il faudra remettre cela à plus tard, afin de découvrir si c'est un aliment relevant ou non du présent acte. Si c'est un condiment ou un remède pur et simple, cela ne relève pas

de l'acte, mais si le produit est en même temps médicinal et nutritif, l'acte s'y appliquera et avec raison, car c'est là le but de la loi.

Sur l'article 4 (le nom des agents des manufacturiers étrangers ou de leurs représentants en Canada devront être produits entre les mains du ministre).

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose que l'article soit amendé en insérant après le mot "personne" dans la trentième ligne, le mot "domiciliée" et après le mot "Canada" dans la trente-unième ligne les mots "et acceptables au ministre". On a fait remarquer l'autre jour au cours de la discussion, qu'il pourrait se faire que l'agent fut une personne irresponsable. Je veux intercaler cela comme sauvegarde.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 7 (numéro d'enregistrement, comment fixé; déclaration requise).

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose que le mot "importateur" dans la 10e ligne, soit biffé. Le mot importateur figure en cet endroit, et, comme il ne s'agit pas d'importateur et que l'acte ne s'occupe que du manufacturier ou de l'agent, je désire que cela soit biffé.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 9 (licence annuelle pour vendre, honoraires; période de validité).

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose que l'article soit amendé en insérant après le mot "obtenu" dans la 2e ligne les mots "par le manufacturier ou l'agent".

M. DANIEL: Cet article veut-il dire que nul ne peut vendre aucun de ces articles pour la nourriture des animaux à moins d'avoir une licence, ou est-ce le fabricant seulement qui doit se munir d'une licence?

L'hon. M. TEMPLEMAN: L'intention de l'acte est que le manufacturier prenne une licence lui-même et que nul article de commerce, pour la nourriture des animaux, ne puisse être vendu à moins que le manufacturier ou l'agent du fabricant étranger ne prenne une licence pour ce produit.

M. DANIEL: Cet article n'est pas très clair.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je crois qu'il l'est. Une seule licence doit être prise pour chaque marque.

M. SPROULE: C'est-à-dire une licence annuelle?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 10 (l'acheteur d'un article enregistré pour la nourriture des animaux peut obtenir une analyse).

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il y a un blanc dans la dernière ligne. Je propose en conséquence que le blanc dans la dernière ligne de l'article 10 soit rempli par le mot "une", afin qu'il se lise "une piastre."

M. SPROULE: Qu'adviendra-t-il de ceux qui, dans toutes les parties du pays, ont en mains beaucoup de nourriture pour les animaux? Le manufacturier prendra une licence le 31 décembre. Il y a un approvisionnement de ces marchandises dans tout le pays. Est-ce que la licence prise le 31 décembre couvrira ce qui se trouvera dans le commerce à cette date, ou est-ce qu'elle ne couvrira que ce que le fabricant ou son agent vendront après cette date?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il serait peut-être nécessaire d'insérer un article pour protéger l'approvisionement entre les mains des vendeurs.

M. SPROULE: Autrement vous commettriez une injustice à l'égard des marchands et autres.

Sur l'article 13 (analyse des échantillons importés pour l'usage de l'importateur).

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose de fixer le droit à $5 dans ces cas. La même modification s'applique lorsqu'il s'agit d'analyses de substances alimentaires fabriquées sur commande.

M. S. SHARPE: La loi ne prévoit pas le cas d'un fabricant étranger qui, sans enregistrer son agent au Canada, importe des quantités de produits qu'il place chez les marchands pour les vendre sans enregistrement. Contre qui faudrait-il sévir dans ces cas?

M. J. A. CURRIE: C'est-à-dire des produits importés par le fabricant étranger et vendus à consignation?

M. S. SHARPE: Oui.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous pourrions modifier l'article 17.

M. S. SHARPE: Le marchand n'est pas un agent aux termes de la loi, et je propose de soumettre à l'application de cet article le marchand ou la personne qui vend un produit non enregistré.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous pourrions modifier l'article 17 dans ce sens.

Sur l'article 17 (contrefaire un certificat, etc).

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je propose d'ajouter les mots "ou toute personne qui vend un produit alimentaire non enregistré."

M. S. SHARPE: Vous tranchez la difficulté. Le ministre ne devrait-il pas amender la loi des engrais agricoles de la même façon?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Il faudrait faire cet amendement au Sénat, et je verrai si c'est possible.

M. J. A. CURRIE: Je proposerais d'exempter les engrais comme le nitrate du Chili, les cendres de bois et les phosphates, vendus comme produits de commerce, tout comme sont exemptés les grains. Par exemple, il pourrait être déclaré illégal d'acheter au sac le nitrate du Chili et de le vendre de la même façon. Le ministre voudra bien étudier ce point.

Sur l'article 20 (entrée en vigueur).

M. G. TAYLOR: Je crois que cette loi devrait être mise en vigueur avant le 1er janvier prochain.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Si la Chambre y consent, je ne vois pas d'objection à la mettre en vigueur le 1er octobre prochain.

M. G. TAYLOR: Elle devrait s'appliquer immédiatement aux fabricants, en exceptant les quantités déjà fabriquées, car ces fabricants vendent dans tout le pays des produits falsifiés aux cultivateurs.

M. SEXSMITH: Il serait sage de la mettre en vigueur le plus tôt possible. Il s'achète et se consomme une immense quantité de ces produits dans les mois de juin et juillet.

M. J. A. CURRIE: Je proposerais que la date soit fixée au 1er juillet 1909. Je puis dire que ces produits alimentaires sont une denrée d'échange journalière. Ce n'est pas un produit qui se fabrique un an à l'avance, et les fabricants auront tout le temps voulu d'écouler leurs marchandises avant le 1er juillet. C'est une question urgente pour l'acheteur. Il a été prouvé devant le comité de l'agriculture que les fraudes sont si nombreuses dans ce commerce, que des mesures draconiennes s'imposent. L'honorable député de Peterborough-est (M. Sexsmith) et moi-même avons, à cette session, donné avis de deux projets de loi que couvre le projet actuel. Il a été prouvé dans bien des cas que ces produits alimentaires sont fabriqués d'ingrédiens absolument sans valeur, tels que la sciure de bois, la balle, la tourbe ordinaire, la mousse, le tout haché et moulu et vendu au cultivateur sous le nom de produits alimentaires pour les animaux. Il est temps de mettre fin à cet état de choses, car une tonne de ces produits ne contient pas 25 cts valant de matière première.

Je proposerais aussi au ministre de relever le cultivateur de l'obligation de poursuivre lui-même ceux qui violent sciemment la loi. Il n'y a pas d'officier particulièrement chargé de surveiller l'application de cette loi, de sorte que la procédure est encore bien indéfinie. C'est l'objection que j'ai soulevée l'autre soir, au sujet du projet sur les engrais agricoles, et l'objection a encore plus de force dans le présent cas. Les marchands vendent de la balle aux cultivateurs, et elle n'a aucune valeur quelconque comme aliment. Un acheteur peu quelquefois faire faire une analyse et découvrir un marchand qui le fraude, mais il n'aimera peut-être pas à instituer lui-même la poursuite. Il serait obligé, en vertu de la loi concernant les falsifications, de déposer $25 avant de procéder. Je ne vois pas comment le ministre se propose de faire respecter cette loi. Qu'il facilite les moyens de poursuivre dans ces cas. Nous recevons à tout bout de champ, le résultat des analyses faites au département, mais jamais il n'est intenté de poursuites. Ces circulaires montrent qu'il y a eu falsification, mais aucun effort n'est tenté pour punir le coupable. L'analyse de ces produits se fait depuis des années; le résultat nous est communiqué sous forme de bulletins, que le département lance dans le public, mais le nombre des falsifications augmente. Le ministre devrait modifier la loi de façon à permettre aux officiers ministériels de porter eux-mêmes la plainte quand ils découvrent la fraude. Le ministre a dit, l'autre jour, que c'était affaire au département de la Justice de poursuivre. Il est possible dans un sens que ce soit le département qui procède, mais il serait beaucoup plus efficace de permettre à l'inspecteur de porter la plainte devant le magistrat, et de déposer son certificat montrant qu'un produit placé sur le marché ne répond pas à l'analyse indiquée sur le récipient, puis d'assigner le fabricant pour se défendre.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Les fabricants de ces produits alimentaires ne pourraient pas se conformer aux dispositions de cette loi avant le 1er juillet 1909. Nous leur exigeons de s'enregistrer, de prendre un numéro d'enregistrement et d'appliquer sur le colis une déclaration imprimée de l'analyse et autres conditions. Il ne serait pas juste de les forcer à s'exécuter dans un aussi court délai, comme pour la loi des engrais agricoles. Je ne m'opposerais pas à fixer la date de l'entrée en vigueur au 1er octobre 1909. Ils auraient le temps d'ici là de se conformer à la loi.

Concernant la proposition de l'honorable député (M. Currie) au sujet des poursuites des infractions à la loi, ce n'est pas le département qui composent ces produits, mais le fabricant. Les envoyés du département recueillent les échantillons sur le marché et les analysent, et si l'analyse imprimée sur le colis ne répond pas à celle du département, le fabricant est sujet aux rigueurs de l'article 15.

M. G. TAYLOR: Le département prend sur lui d'intenter la poursuite?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Oui. Je propose que la loi entre en vigueur le 1er octobre 1909.

M. SEXSMITH: J'admets que le 1er octobre serait peut-être assez tôt pour l'exécution de la loi. Il est une fabrique considérable de produits alimentaires aux propriétés médicinales appelés "herbagéum". J'ai ici l'analyse de cette substance et qui ne vaut pas comme aliment la farine de lin. C'est un composé de pure farine de blé, de charbon de bois, de sucre, de vinaigre, etc. Je ne suis pas surpris que les fabricants ne protestent pas et ne demandent pas à être exemptés d'appliquer une étiquette sur leurs colis. Si nous décidons de mettre cette loi en vigueur le 1er octobre, et de l'appliquer ensuite vigoureusement, il sera suffisamment temps. Il y a bien des années que le public est fraudé, et il est temps d'y mettre fin.

M. SPROULE: Il y a des milliers d'échantillons à analyser, et le département n'a pas assez d'analystes pour les analyser tous d'ici là. Ils sont déjà en retard dans leur travail. Puis, il faudra enregistrer les marques, obtenir une autorisation, et vous-même aurez à faire vos règlements. Tout cela devra se faire au département d'ici à cette date. Qui recueillera ces échantillons pour vos analystes?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le département ne fait pas l'analyse. C'est le fabricant qui doit faire faire son analyse et en placer la déclaration sur le colis.

M. SPROULE: Ne doit-il pas faire analyser son produit par le département pour en faire un produit réglementaire?

L'hon. M. TEMPLEMAN: Le département ne garantit pas du tout l'analyse. Nous ne permettrions pas à aucun de nos analystes de faire ces analyses. C'est le fabricant qui doit le faire faire. Puis, l'étiquette indique la valeur nutritive du produit. Quand le produit est sur le marché, nous le faisons analyser, et s'il ne répond pas à l'analyse imprimée sur le colis, nous instituons des poursuites.

M. SPROULE: Supposons que vous voulez poursuivre, sur quelle preuve vous basez-vous?

M. J. D. REID: J'approuve le ministre. Le Gouvernement ne doit pas être responsable des analyses, mais le fabricant peut faire faire son analyse par n'importe quel chimiste.

M. SPROULE: L'honorable député prétend-il que n'importe quel chimiste en ville est capable de faire ces analyses?

M. J. D. REID: Le fabricant peut toujours la faire faire. Quant à la question soulevée par l'honorable député (M. Sproule) que le département n'a pas assez d'analystes pour faire toutes ces analyses à temps, ne vaudrait-il pas mieux employer quelques personnes de plus pendant trois ou quatre mois afin de mettre la loi en vigueur le plus tôt possible? Ce serait bien mieux que de permettre de frauder les cultivateurs pour des milliers de dollars. Je crois que les fabricants auront tout le temps voulu d'ici au 1er octobre, et l'économie que réalisera le consommateur fera plus que compenser ce que nous pourrions payer de plus pour mettre cette loi en vigueur.

M. J. A. CURRIE: Je ne crois pas qu'il y ait douze manufacturiers de ces aliments dans le pays qui ne les aient pas fait analyser une ou deux fois déjà par le Gouvernement. Tous connaissent ce que valent ces analyses, mais je pense bien qu'aucun d'eux ne s'empressent d'en faire connaître le résultat sur leurs marques. Au sujet des délais qu'on veut leur donner je crois qu'il n'est pas bon d'être trop tendre à leur égard. Naturellement il y a des cas exceptionnels. Par exemple lorsqu'on fait un changement dans le tarif des douanes en moins de 5 minutes, des milliers de personnes peuvent en souffrir mais nous ne retardons pas la loi pour cette raison. Je ne vois pas pourquoi nous serions si tendres à leur égard et leur donnerions le temps de déverser sur le pays quelques milliers de tonnes de plus de ces aliments. Je ne désire pas insister sur la motion que j'ai faite en opposition aux désirs du ministre parce que je voudrais voir adopter ce bill sans contestation. Je crois que nous devrions le discuter à un point de vue d'affaires. Si un homme dans les affaires était chargé de cette question il mettrait la loi en vigueur dès dix heures demain matin. Cette loi ne fera pas de tort aux petits commerçants. Il est possible que quelques-uns possèdent en magasin quelques sacs de ces nourritures, mais il pourra montrer qu'il les a achetés avant le changement de la loi, et ses factures le prouveront et pas un magistrat ne le condamne à l'amende.

M. SPROULE: Je ne crois pas que l'honorable député (M. J. A. Currie) connaisse grand'chose dans le commerce. Il y a peu de bons pharmaciens respectables qui ne fabriquent pas eux-mêmes ces articles. Ils y mettent de la farine de graine de lin, de gingembre, de l'antimoine, et quelquefois des déchets de mouture, du gru, du son ou autres choses semblables. Chaque pharmacien sera-t-il obligé de prendre un permis et de faire analyser ces nourritures? Certaines pharmacies en ont probablement une grande provision en réserve. Ce ne sont pas des

mauvaises nourritures. Ce sont des grains, des assaisonnements, des médecines, toutes des choses bonnes pour le détail. Il y a une grande différence entre cette nourriture et les tiges de blé d'Inde ou d'avoine coupées. Tout ce commerce peut-être contrôlé, il est vrai, mais si l'on veut agir trop vite, on se met une grande tâche sur les bras. S'il fallait obliger les trois quarts des bonnes pharmacies à faire analyser leurs produits, il n'y aurait pas assez d'analystes dans le Canada pour analyser leurs échantillons d'ici au premier octobre.

M. J. A. CURRIE: L'honorable député (M. Sproule) semble croire que les mots "analyse garantie" doivent signifier l'analyse exacte du contenu d'un sac. Mais s'il n'y a pas d'analyse du tout, celui qui fait le mélange peut inscrire sur sa marchandise une description quelconque comme étant une "analyse garantie" qui indiquera la composition complète et remplira toutes les exigences d'une analyse garantie.

M. SPROULE: A quoi doit servir l'analyse? A démontrer la composition de la nourriture. Cette analyse devrait être faite par une personne compétente à donner son témoignage s'il était nécessaire. Une cour acceptera-t-elle l'analyse d'un pharmacien. Non, à moins qu'il ne soit aussi analyste qualifié, et il n'y a pas un pharmacien dans cinquante qui soit analyste compétent. Pour faire faire ces analyses par des analystes compétents, il faudra du temps. Je le dis et je le dis à dessein qu'il n'y a pas assez d'analystes dans le Canada pour analyser tous les échantillons de nourriture d'ici au premier d'octobre.

M. SEXSMITH: L'honorable député (M. Sproule) connaît peut-être des pharmaciens qui préparent ces nourritures eux-mêmes, mais par chez nous bien peu les préparent. Nous avons la National Stock Food Company qui vend pour des centaines de milliers de dollars de ces nourritures à nos cultivateurs. Cette compagnie dit qu'elle dépense $200,000 par année pour annoncer ses produits. Qui paie tout cela? Je sais que l'on a dit que plusieurs de ces nourritures étaient faites avec des trognons de blé d'Inde moulus, et qu'on vendait cela à pleins convois de chemins de fer. Voilà les gens que nous voulons atteindre. Très peu de pharmaciens fabriquent ces nourritures, ils vendent les marques connues du public. Vous verrez dans les magasins des piles de ces sacs de nourriture pour les animaux que l'on vend à à des prix exorbitants. Le manufacturier est obligé de s'enregistrer au département et de faire analyser la nourriture qu'il veut offrir en vente. Puis, s'il vend une nourriture qui ne soit pas de la qualité indiquée sur l'étiquette, il sera poursuivi.

M. T. S. SPROULE.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Je crois que le premier octobre est un compromis entre mes deux honorables amis de la gauche. L'on veut que la loi vienne en vigueur immédiatement tandis que l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) dit qu'elle devrait venir en vigueur qu'au commencement de l'année prochaine. L'analyste en chef m'informe que si la loi décrète le premier octobre il n'aura pas de peine à faire son travail pour cette date.

Sur l'annexe A.

M. J. A. CURRIE: On nous dit que l'on peut obtenir, en en faisant la demande au Parlement, les renseignements nécessaires sur la manière dont on doit s'y prendre pour donner des échantillons. Ce serait une grande économie de temps si le département faisait publier les instructions à cet effet.

M. TEMPLEMAN: Dans neuf cas sur dix les fonctionnaires du département recueillent les échantillons.

Sur l'annexe B.

M. SAMUEL SHARPE: A-t-on ajouté à l'article 5, l'emprisonnement à défaut le paiement de l'amende? On a modifié la loi des engrais artificiels dans ce sens.

L'hon. M. TEMPLEMAN: J'ai pris cela en note sur le bill. Je propose d'ajouter après le chiffre 100, chaque fois qu'il se rencontre, les mots suivants:

Et à défaut de paiement de telle amende un emprisonnement de trente jours.

(L'amendement est adopté et le comité fait rapport du bill.)

Sur la proposition tendant à la 3e lecture du projet.

M. SPROULE: Je crois que c'est une injustice à commettre à l'endroit des commerçants de nourritures pour les animaux que de ne pas insérer dans ce bill un article leur permettant de disposer de l'approvisionnement qu'ils ont en magasin. Il y a certainement des milliers de tonnes de ces nourritures actuellement en magasin. Or, tout manufacturier qui vend ou offre en vente une nourriture commerciale après que cette loi aura été adoptée, est passible d'une amende. La loi ne contient aucune disposition leur permettant de vendre ce qu'ils ont en magasin.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Nous leurs donnons quatre mois pour cela. La loi ne viendra en vigueur que le 1er octobre. Il faut fixer un commencement. Je ne crois pas que nous puissions faire d'exception pour les marchandises en magasin.

M. SPROULE: Vous en avez fait dans la loi concernant les médecines brevetées.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Cette loi disait que toutes les drogues en magasin à l'époque où la loi viendrait en vigueur devaient porter une petite étiquette fournie par le département, mais la chose ne me semble pas nécessaire dans le cas présent. Ceux qui ont présentement de ces nourritures en magasin devraient pouvoir en disposer pendant les prochains quatre mois. Je ferai remarquer aussi que d'après la loi c'est le fabricant ou l'agent qui est passible de l'amende, non pas le vendeur, dans le cas d'une contravention à la loi. Le vendeur n'est responsable que s'il falsifie une nourriture déjà sur le marché, de sorte que je ne crois pas que le marchand de détail souffre s'il vend de la vieille marchandise qu'il a en magasin, même après que la loi viendra en vigueur.

M. SPROULE: Est-il exempt? Il est manufacturier dans toute l'acception du mot en vertu de cette loi. Il n'a pas pris de permis mais il a une grande quantité de cette marchandise en magasin. Il n'en a vendu qu'une partie et il est obligé de subir une perte sur celle qui lui reste ou de la vendre contrairement à la loi. Il n'est ni sage ni juste de ne pas mettre une disposition dans le bill pour que ces personnes puissent vendre ces marchandises d'une façon légale.

L'hon. M. TEMPLEMAN: Mon honorable ami veut sans doute parler des assaisonnements ou des préparations médicinales, et non pas des nourritures pour les bestiaux. Il y a très peu de pharmaciens qui préparent de ces nourritures en si grandes quantités qu'ils ne peuvent les vendre en quatre mois. La loi ne s'applique pas à eux, à moins que ce ne soit véritablement des nourritures. Si un pharmacien a en magasin une si grande quantité de ces nourritures qu'il ne puisse tout vendre avant le 31 décembre prochain, il devra tomber sous le coup de cette loi.

M. SPROULE: La loi dit que ces nourritures peuvent être des aliments, des assaisonnements, et des médecines. Prenons pour exemple la composition dont j'ai parlé, savoir: la farine de lin, le son, le gru, le tourteau de lin, qui sont des nourritures. Ajoutons-y certaines drogues et nous avons une préparation composée d'aliments et de médecines. Vous les vendez dans des sceaux brevetés, et ce sont à la fois des nourritures et des médecines qui tombent sous le coup de cette loi. J'ai été associé si intimement dans ce commerce que je sais comment les choses se passent. Prenons Orangeville, Shelburne, Dundas, Fleshertown, Markdale, Chatsworth et Owen Sound. Vous ne pouvez aller dans aucun de ces endroits sans trouver une pharmacie où l'on vend ces nourritures et dans la plupart des cas ce sont les pharmaciens eux-mêmes qui les fabriquent. Si cette loi est adoptée; ils les vendront illégalement. Ils peuvent cesser de les manufacturer à l'avenir, mais ils en ont en magasin une bonne quantité non vendue, et ils ne veulent ni les perdre ni les vendre en violation de la loi.

M. J. A. CURRIE: En réponse à mon ami de Grey-est (M. Sproule) je dirai que ces pharmaciens sont amplement protégés par la loi. Il n'y a pas un pharmacien d'intelligence ordinaire qui ne peut pas en cinq minutes trouver dans sa pharmacopée, la valeur nourrissante des aliments qui entrent dans les compositions de ce genre. Il trouvera la valeur des graines, des farines, du gru, du son et de toutes les choses qui entrent dans la composition de ces nourritures, et ensuite tout ce qu'il aura à faire sera de mettre un certificat de l'analyse, et si sa composition n'a pas la qualité voulue qu'il le dise sur le certificat. L'analyste officiel prendra un échantillon et l'enverra au département, et si l'on constate que la valeur de l'article est de 5 ou 10 p. 100 plus élevée que la qualité indiquée sur l'étiquette, je ne crois pas que le département voudrait poursuivre le fabricant. Une personne qui entreprend de composer un article de ce genre peut très facilement calculer sa valeur en se servant des moyens à sa disposition. Je m'oppose à la longueur du temps que l'on veut donner, avant de mettre cette loi en vigueur, parce qu'il n'y a pas de commerce qui ait été traité avec autant de douceur que celui-ci. Les fabricants de ces nourritures ont encore cinq mois pour décider ce qu'ils feront, et s'ils veulent ne pas s'exposer à des désagréments, ils peuvent attacher à leurs produits une étiquette indiquant sa valeur réelle ou une valeur moindre. Il n'y aura pas de faute si la valeur de l'article est plus grande que celle indiquée sur l'étiquette.

Le député de Grey-est le sait parfaitement, il n'y a pas de pharmaciens au pays qui ne soient en mesure de constater la valeur alimentaire d'un article qu'il mélange ou qu'il met en vente.

M. SPROULE: Il est possible que l'honorable député soit une bibliothèque vivante; seulement il fait preuve de peu de savoir, lorsqu'il affirme qu'il suffit de consulter la pharmacopée, pour constater la valeur des substances alimentaires. Si vous vous adressez aux tribunaux à cet égard, qu'arrivera-t-il? Il est impossible de trouver l'analyse d'une substance alimentaire dans la pharmacopée. Cela n'aurait absolument pas de valeur et le pharmacien serait passible de certaines peines aux termes de la loi, si on révoquait en doute la légitimité de la chose.

M. J. D. REID: A mon avis, voilà une excellente mesure, mais elle est incomplète. Quand un fabricant mélange une certaine proportion de son sec (bran) avec du son gras (middlings) et les moud ensemble, réduisant ainsi la valeur alimentaire du son gras, cette loi ne l'atteindrait nullement. Les cultivateurs se plaignent vivement de ce que les fabricants mélangent une des marques inférieures provenant du même grain, atténuant ainsi la valeur de l'article qu'ils sont censés acheter. Quoi qu'il en soit, nous pouvons mettre cette mesure à l'épreuve pendant quelque temps et si elle ne fonctionne pas bien, nous pourrons y apporter des modifications.

M. GOODEVE: L'observation présentée par le député de Grey-est (M. Sproule) me paraît bien fondée. Si je ne me trompe, ce bill tend à protéger une classe au détriment de l'autre, et en légiférant en ce sens, il faut bien se donner garde de porter préjudice à une catégorie quelconque de citoyens. Je ne saurais me ranger à l'avis exprimé par le député de Simcoe-nord (M. Currie) quand il affirme que tout pharmacien doit être analyste.

M. J. A. CURRIE: Je n'affirme pas que tout pharmacien doive être analyste.

M. GOODEVE: Pour que l'argument formulé par l'honorable député ait quelque valeur, il faut que le pharmacien soit analyste. Mais ne l'oublions pas, tous les pharmaciens ne sont pas analystes. Il n'y a que quelques analystes au ministère de l'Agriculture et au département du Revenu de l'intérieur. Comme le député de Grey-est (M. Sproule) l'a observé, on peut être excellent chimiste, sans avoir les aptitudes voulues pour faire une bonne analyse d'un produit alimentaire. C'est à bon droit que l'honorable député affirme qu'il peut exister des milliers de livres de substances alimentaires que le détaillant ait achetées de bonne foi, et s'il n'a pas la faculté de vendre ces articles avant l'expiration du délai établi par la loi en question, alors le fabricant de ces articles devient passible de peines, bien que de concert avec le vendeur, il ait pu agir sans fraude et en toute bonne foi. Il importe donc d'établir quelques dispositions calquées sur celles de la loi relative aux médicaments brevetés et dits "proprietary" dispositions décrétant que les fonds de commerce en main seront soustraits à l'application de la loi en discussion ou que, du moins, il devra être donné plus ample avis. Même les avocats réussissent difficilement à se tenir au courant de toutes les modifications apportées de temps à autre à la loi. Les pharmaciens constituent une classe de citoyens respectables; ils sont déjà soumis à des dispositions rigoureuses de la loi et il importe de leur accorder quelque protection dans la loi en discussion.

M. T. S. SPROULE.

M. JOHN BARR (Dufferin): Cette importante mesure législative, à mon avis, est tout à fait digne d'approbation. Elle tient compte des intérêts de la classe agricole; car, sans aucun doute, les cultivateurs ont été trompés et victimes de fraudes en achetant des substances alimentaires qui n'avaient guère de valeur. Ainsi, les fabricants de farine de pois pour l'alimentation humaine conservent les cosses des pois, les moudent et les vendent pour l'alimentation des animaux à titre de farines ou gruau de pois, bien qu'ils ne renferment que peu de substance. Il est donc de la plus haute importance que ces produits commerciaux pour l'alimentation soient analysés et que les cultivateurs connaissent la valeur et la force des articles qu'ils achètent. D'autre part, il faut tenir jute compte de l'argument formulé par le député de Grey-est, quand il affirme que les pharmaciens pourraient avoir en magasin des quantités considérables de ces articles. Ils ne se vendent guère au printemps et à l'automne et nécessairement on en tient en réserve de fortes quantités. On pourrait commettre une injustice à l'égard de ces pharmaciens, en prohibant la vente de leur stock actuel, à l'automne. La proposition de mon collègue semble digne de considération.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

2e LECTURE DU BILL AMENDANT LA LOI DE L'IMMIGRATION.

L'ordre du jour appelle:

La suite de la discussion sur la motion de M. Oliver tendant à la 2e lecture du projet de loi (n° 17) concernant l'immigration.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier): Il y a quelques jours, lorsque ce projet de loi est venu en discussion, j'ai prié le ministre de l'Intérieur d'en remettre l'étude jusqu'à ce que nous eussions terminé l'audition du surintendant de l'immigration au sein du comité de l'immigration. Nous avons terminé cette audition, mais, en réalité, le résultat de nos délibérations n'a pas encore été soumis à la Chambre. Si je ne me trompe, le comité doit être convoqué pour demain, afin de faire rapport. A mon avis, rien ne s'oppose à ce que nous adoptions le bill en 2e délibération ce soir, voici un exemple entre mille qui fait bien toucher du doigt les difficultés qui naissent de notre mode de procédure ici. Nombre de députés qui s'intéressent vivement à ce projet de loi sont absents ce soir, et cela sans doute pour d'excellentes raisons; cer cet après-midi, tout nous faisait présager que l'importante motion alors en discussion absorberait tous les moments de la Chambre, ce soir et probablement une partie de la séance de demain. Je ne veux pas mettre obstacle à la délibération de ce projet de loi, mais je serais d'avis qu'on

lui fît subir une seule étape ce soir, et qu'on en ajournât l'étude au sein du comité. De concert avec nombre de mes collègues qui s'occupent de cette question depuis plusieurs années, j'ai quelques propositions à formuler devant le comité. Le ministre agrée-t-il la proposition tendant à l'adoption du bill en 2e délibération, ce soir même, quitte à ajourner les délibérations en comité jusqu'à ce que les députés qui s'intéressent au bill soient présents, et puissent exprimer leur avis à cet égard.

L'hon. M. OLIVER: Je ne désire nullement précipiter l'adoption de ce bill; mais je dois faire observer qu'il a été soumis à la Chambre, presque au début de la session. Voilà près de deux mois qu'il attend sa 2e délibération et son étude a déjà été ajournée pendant deux semaines, à la demande de l'honorable député. La session touche à sa fin; il s'agit d'une mesure importante; si nous désirons perfectionner ces diverses dispositions et si l'honorable député veut assumer la responsabilité de retarder l'adoption de cette importante mesure, j'accède volontiers à sa prière, mais il doit en assumer toute la responsabilité.

M. MONK: Le ministre fait grandement erreur, et ses observations sont peu loyales. On n'a fait qu'une seule fois l'appel du bill pour la deuxième délibération, et si je me suis alors opposé à cette délibération, c'est que nous procédions alors à l'audition du surintendant de l'immigration, et le ministre a consenti à ce qu'on ajoutât cette épreuve. L'audition du surintendant de l'immigration est terminée; mais le texte de sa déposition n'est pas encore devant cette Chambre; or, en pareille circonstance, je puis à bon droit m'opposer à ce qu'on procède à la deuxième lecture, ce soir même. Le bill ne peut subir qu'une épreuve, ce soir, et je ne m'y oppose nullement. J'approuve les principes de la mesure; mais puisque certains collègues se sont donné la peine d'étudier la question et désirent utiliser la déposition du surintendant de l'immigration, le ministère a bien mauvaise grâce de prétendre que je dois assumer une responsabilité qui, à mon avis, n'existe nullement.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois).

ADOPTION DU BILL AMENDANT LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE.

Le bill (n° 131), déposé par M. Brodeur, amendant la loi de la marine marchande, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ce bill a pour objet l'insertion dans le texte français d'un paragraphe qui, par suite d'une omission accidentelle, ne figure pas dans les Statuts Refondus de 1906. Le texte ainsi omis, cela va sans dire, figure dans la version anglaise.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce bien là l'équivalent exact?

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

(Il est fait rapport sur le bill qui est lu pour la 2e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF A UNE LIGNE DE PAQUEBOT FRANCO-CANADIENNE.

Le bill (n° 146), déposé par M. Brodeur, tendant à amender la loi concernant les subventions aux steamers transocéaniques, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er.

L'hon. M. BRODEUR: Cet article a été adopté, l'année dernière, à l'exception des modifications que je vais indiquer. Nous avons statué qu'il serait passé un marché administratif dans le but d'établir une ligne de vapeurs entre le Canada et la France et que nous payerions une subvention de $200,000 au maximum, basée sur la somme de $5,555 par voyage.

L'année dernière, le marché n'a été conclu que pour une année; car nous ignorions encore si le traité franco-canadien serait adopté par le parlement français et nous avons pensé que nous pourrions, cette année, renouveler le marché pour une autre année ou pour une plus longue période de temps. Mais, comme l'exécutif avait exercé le pouvoir qui lui avait été accordé pour passer un contrat, le ministère du Commerce et de l'Industrie, d'après l'avis qu'il a reçu, n'a pas le droit de faire un nouveau marché, sans avoir, au préalable, obtenu l'autorisation du Parlement. Le bill à l'étude décrète que le Gouverneur en conseil peut faire, avec tout individu ou toute compagnie, un ou des traités pour ce service et il est en outre déclaré qu'il peut accorder une subvention basée sur la somme de $6,666 par voyage, au lieu de $5,555. On vise, en outre, à perfectionner le service en y affectant des navires de douze nœuds au lieu de dix, ainsi qu'il est stipulé au contrat actuel.

M. MONK: Pour que cette modification prenne effet, il faudrait que la ratification du traité avec la France eût lieu, au préalable, vu que cette question de subventions, dans tout son ensemble, dépend de la conclusion de nos nouveaux arrangements avec la République française. J'approuve les nouveaux arrangements avec la ligne Allan, subordonnément, toutefois, à la confirmation du traité. Le traité, en ce moment, est incomplet et, en pareille circonstance, je suis d'avis que nous ne saurions adopter ce bill.

L'hon. M. BRODEUR: A mon avis, il conviendrait de passer un marché, pour plusieurs années.

Il est vrai que le traité n'a pas encore été ratifié par la Chambre française des députés, bien qu'il ait été approuvé par le sénat français où il est demeuré un an soumis à l'examen. Je n'ai pas de doute que la Chambre des députés approuvera aussi les modifications qui ont été introduites dans le traité parce qu'elle a approuvé le traité de 1907, et parce que ces modifications sont en parfaite concordance avec l'opinion publique en France. Mon honorable ami estime que nous ne devrions pas conclure de convention pour le service de navigation, même cette année, tant que le traité ne sera pas ratifié. Je ne suis pas de son avis. La ligne Allan fait ce service déjà depuis plusieurs années.

L'hon. M. FOSTER: Entre quels ports?

L'hon. M. BRODEUR: Entre le Hâvre, France, et Montréal et Québec, en été, et Saint-Jean et Halifax, pendant l'hiver. Un certain nombre de personnes ont été invitées à accepter la subvention, mais elles n'y ont pas consenti, pourtant en 1894 ou 1895 la compagnie Allan a décidé de l'accepter. Elle a entrepris le service et l'an dernier, la subvention allait expirer, mais nous avons adopté une loi pourvoyant à son renouvellement. Même si le traité ne devait pas être ratifié, je pense que nous devrions prendre des dispositions pour continuer la subvention cette année, car autrement ce service qui a été établi avec beaucoup de difficultés, cesserait de fonctionner. Mais on s'attend à ce que le traité soit ratifié dans le courant de mai, aussitôt que la Chambre des députés se réunira de nouveau.

L'hon. M. FOSTER: L'an dernier, vous avez payé $5,555 par voyage, avez-vous bénéficié de quinze voyages?

L'hon. M. BRODEUR: Je crois que oui.

L'hon. M. FOSTER: Un service de combien de nœuds?

L'hon. M. BRODEUR: Dix nœuds, je crois.

L'hon. M. FOSTER: Les navires pouvaient-ils filer dix nœuds?

L'hon. M. BRODEUR: La convention stipule qu'il y aura un service de dix nœuds et la compagnie doit prouver qu'elle a fourni un service de cette nature ou elle ne reçoit pas la subvention.

L'hon. M. FOSTER: Quel a été le résultat au point de vue du commerce. Nous devrions savoir ce que nous recevons en retour de notre argent.

L'hon. M. BRODEUR: L'an dernier, le trafic s'est élevé à $10,000,000 ou un peu plus.

L'hon. M. FOSTER: Comment cette somme se partageait-ele en exportation et en importation?

L'hon. M. BRODEUR: Il y a environ pour $8,000,000 d'importations et à peu près pour $2,000,000 d'exportations.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas la seule ligne de navigation par laquelle nous recevons au Canada des marchandises françaises?

L'hon. M. BRODEUR: C'est à peu près la seule.

L'hon. M. FOSTER: Quelle a été la moyenne croissante des importations de la France dans les années dernières?

L'hon. M. BRODEUR: En 1905, les exportations se sont élevées à $335,000 et en 1904 elles avaient augmenté à $1,992,928. Les importations ont été:

1895	$2,585,000
1896	2,810,000
1897	2,651,000
1898	3,975,000
1899	3,889,000
1900	4,368,000
1901	5,398,000
1902	6,672,000
1903	6,580,000
1904	6,206,000

Je n'ai pas les statistiques depuis cette dernière date. Nous nous attendons à voir augmenter nos exportations parce que nous devons maintenant payer le droit maximum quand la plupart de nos rivaux comme l'Allemagne, l'Australie, l'Italie, l'Espagne et la Suisse exportent leurs marchandises en France, sous le bénéfice du tarif minimum et il y a une grande différence entre les tarifs maximum et minimum. Quand le traité sera ratifié, notre commerce avec la France, doit augmenter énormément, car nos exportations bénéficieront du tarif minimum.

L'hon. M. FOSTER: La Chambre française et le Gouvernement ont depuis quelque temps à l'étude la revision de leur tarif. Quelle est la tendance générale de cette revision? A-t-elle en vue d'élever les droits des tarifs minimum et maximum pour les importations françaises?

L'hon. M. BRODEUR: En France, le tarif n'est pas présenté par le Gouvernement lui-même mais par une commission. J'ai vu quelque part que le sénat français préparait un tarif. La Chambre haute est largement composée de protectionnistes. Il peut se faire que la commission du Sénat, fasse un rapport excessivement favorable en vue de l'adoption d'une augmentation de tarif. Mais je ne crois pas que les mêmes sentiments existent dans la Chambre des députés. Je suis sous l'impression qu'à la Chambre, l'opinion générale est en faveur d'un développement plus considérable des relations commerciales avec les autres pays.

L'hon. M. FOSTER: Je voudrais porter à l'attention du ministre quelques considérations. Je suppose que le Gouvernement n'a pas l'intention d'utiliser d'une façon plus active cette subvention pendant cette période d'années, à moins que le traité français ne finisse par être ratifié.

L'hon. M. BRODEUR: Notre intention est de ne faire un contrat que pour un an et qu'après que le traité aura été ratifié nous le ferons pour une durée plus longue.

L'hon. M. FOSTER: Je ne m'oppose pas à laisser continuer le contrat de façon à ne pas briser les rapports qui existent. Mais je tiens à attirer l'attention du ministre sur deux ou trois choses qui peuvent se produire dans l'avenir. D'abord, il est vrai que quelque puisse être le tarif minimum en France, nous bénéficierons des mêmes taux, sous le tarif minimum, que les autres nations les plus favorisées. Il est aussi exact que si vous imposez le tarif minimum sur un certain article, si c'est un tarif très élevé, il entrave la liberté de commerce. Il ne suffit pas de dire que cela n'a aucune importance que le tarif minimum soit de 25 p. 100, ou de 95 p. 100, si nous avons les mêmes avantages que les autres. Cela est vrai, dans un sens, mais si le tarif minimum est de 95 p. 100 au lieu de 25 p. 100, cela enlève la possibilité de faire du commerce avec les nations étrangères. La deuxième considération est la suivante: les Chambres françaises font la revision de leur tarif et, d'après ce que j'ai vu dans les journaux, il est probable que le tarif sera élevé plutôt qu'abaissé. Mais il peut se faire que le tarif minimum soit élevé au même niveau que le maximum et que finalement tous les deux soient augmentés. Je pense que ce serait faire preuve de prudence, à l'heure actuelle, que de ne pas consentir une convention pour plus d'un an, jusqu'à ce que nous puissions nous rendre compte de ce que sera le tarif français sous sa forme nouvelle. Parce qu'il peut se faire que le principe adopté pour élever le droit minimum soit tel qu'il ne vaudra pas la peine pour nous de dépenser $2,000,000, en vue de développer ce commerce. Je pense qu'avant la ratification du traité français, le Gouvernement devrait pouvoir donner à la Chambre les renseignements concernant cette revision proposée, et ce que l'on a l'intention de faire dans les Chambres françaises. L'autre question, est identique à celle sur laquelle j'ai attiré l'attention de la Chambre dans le débat du budjet. Le tarif des Etats-Unis n'est pas encore fixé. Nous ne savons pas encore exactement ce qu'il sera, mais il n'y a pas beaucoup de doute qu'il y aura dans le tarif quelques dispositions qui nous détermineront à réfléchir relativement à nos relations avec les autres pays. C'est encore là une raison qui devrait nous empêcher de conclure un contrat pour dix ans. Tout en étant très désireux de faire ce que nous pouvons raisonnablement pour développer le commerce, pourtant, nous devons veiller à nos propres intérêts. Ces différentes considérations me portent à croire, qu'il serait sage de faire un simple arrangement annuel dès cette année, et nous serions capables une autre année de voir où nous en sommes.

L'hon. M. BRODEUR: Pour le présent, le contrat ne sera fait que pour une année. Il expire le 1er mai et nous devons signer un nouveau contrat immédiatement, parce que la saison de la navigation est à la veille de s'ouvrir. Je crois que mon collègue, le ministre du Commerce et de l'Industrie a l'intention de ne faire un contrat que pour un an, jusqu'à ce que nous ayons reçu des renseignements plus complets de France, quant à la mise en vigueur du traité.

M. MONK: La compagnie Allan a droit à notre plus grande considération. Non seulement parce qu'elle a été la première à établir un service entre l'Angleterre et notre pays, mais parce qu'au commencement elle a lutté contre de grandes difficultés. Même pendant la durée du service qui existe avec la France, elle a éprouvé de grandes difficultés qu'elle a dû résoudre. Mon honorable ami dit-il que ce traité est seulement pour un an?

L'hon. M. BRODEUR: Le contrat signé l'an dernier n'avait qu'une durée d'un an et nous avons l'intention de le renouveler pour un an seulement.

M. MONK: Suis-je dans l'erreur en pensant qu'après que le traité aura été accepté par les Chambres françaises, il sera encore incomplet tant qu'il n'aura pas été ratifié par notre Parlement?

L'hon. M. BRODEUR: Oui. Le traité qui a été conclu l'an dernier par mon honorable ami le ministre des Finances devra être soumis à l'acceptation du Parlement.

M. MONK: De sorte qu'il faudra attendre à la session prochaine avant qu'il ne soit définitif?

L'hon. M. BRODEUR: Non, je crois que mon collègue le ministre des Finances est actuellement en rapports avec le gouvernement français pour s'informer quand le traité sera approuvé en France. Nous pouvons proroger la session très prochainement et c'est l'intention du Gouvernement de soumettre le traité et de demander au Parlement de l'approuver.

M. MONK: Le ministre des Finances a déclaré, je crois, l'autre jour, que nous ne prendrions pas sur nous de ratifier le traité avant qu'il n'ait été définitivement approuvé par la France.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre des Finances a discuté cette question avec moi il y a quelques jours. Il n'est pas probable qu'il s'élève des difficultés en France, pour l'acceptation du traité. Il a été ratifié l'an dernier, il a été modifié depuis, mais les modifications ne sont pas de nature à rendre le traité plus difficile qu'il ne l'était en se plaçant au point de vue français. Nous l'avons rendu d'acceptation plus facile pour la France, par conséquent, nous ne croyons pas qu'il y ait quelques difficultés de la part de la France. La Chambre français des députés est en vacance, mais elle va reprendre ses séances bientôt, de bonne heure en mai. Le ministre des Finances est je crois maintenant en communications avec les autorités françaises, et je pense que c'est son intention de présenter le traité au Parlement durant cette session, pour demander sa ratification.

M. MONK: Quand le traité nous sera soumis de nouveau, nous aurons quelque chose à dire au sujet des merveilleux exploits de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, pour lesquels il a réclamé une si grande gloire quand il est revenu au pays de son voyage en France. Je ne pense pas qu'on fasse cet été aucune dépense à propos de la ratification de ce traité, comme il y en a eu quand mon honorable ami est revenu de France et s'est vanté que nous allions nourrir toute la France avec nos troupeaux de bœufs gras.

M. HUGHES: Est-il accordé une subvention à la compagnie de navigation "Hamburg-American" dont les navires font le service entre Hambourg et le Canada, avec escale dans un port anglais?

L'hon. M. BRODEUR: Pas que je sache. Il est accordé une subvention pour un service aboutissant à Anvers.

M. AMES: J'espère que le ministre en concluant cette entente va s'arranger, si le trafic est suffisant, pour obtenir un service sur un port du midi de la France aussi bien que sur le Hâvre. Le ministre se rappelle peut-être que, lors de la délibération du traité français, l'année dernière, j'ai mentionné l'opinion de certains importateurs de marchandises françaises à Montréal, suivant laquelle nous perdrions le bénéfice d'une notable partie du commerce que nous assure le traité français, par suite du défaut d'une ligne de paquebots reliant le Canada à un des ports du midi de la France. On faisait observer qu'en ce qui regarde nombre de produits qui s'exportent du midi de la France, l'obligation d'expédier ces marchandises sur le Hâvre avait un effet prohibitif. Je prie le ministre de prendre ses arrangements, s'il est possible, de manière à ce que plus tard le Gouvernement soit à même de subventionner des paquebots à destination de ports du midi aussi bien que du nord de la France.

L'hon. M. BRODEUR: L'honorable député (M. Ames) ne l'ignore pas, les échanges se font surtout avec le Hâvre. Je reconnais qu'il s'exporte une certaine quantité de marchandises du midi de la France.

M. AMES: Du port de Marseilles.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, mais le chiffre actuel des affaires ne nous justifierait pas de conclure un arrangement en vue de l'établissement d'une ligne directe à partir de Marseilles ou d'aucun autre port du Midi. S'il était établi une ligne aboutissant à un port du Midi, ce port serait assurément Marseilles, car c'est le plus important. Il est possible, comme le dit l'honorable député, qu'un jour le volume des échanges justifie l'établissement d'une ligne de paquebots reliant le Canada à Marseilles, ou du moins le subventionnement d'une compagnie de navigation dont les navires feraient escale à Marseilles. Pour le moment notre but est simplement l'établissement d'un service de navigation reliant le Hâvre au Canada. Aux termes de cette loi, la proposition de l'honorable député pourra être mise à l'étude.

M. HUGHES : Au sujet du commerce méditerranéen, il m'est parvenu récemment une lettre de la Syrie, théâtre des massacres. La lettre avait été écrite avant que les massacres eûssent eu lieu, et j'ignore si mon correspondant s'en est tiré sain et sauf. Il faisait observer qu'un commerce très actif pourrait s'établir entre le Canada et la Syrie. Il expliquait la difficulté qu'on a dans son pays à se procurer les sortes de marchandises que le Canada exporte, et il indiquait les prix auxquels ces marchandises se vendent là-bas. Il me demandait de porter sa lettre à l'attention de quelques négociants du Canada. Si la lettre peut être de quelque utilité pour le ministre de la Marine et des Pêcheries ou pour le ministre du Commerce, c'est avec plaisir que je la leur transmettrai. Je regrette de ne l'avoir pas sur moi pour en donner lecture au comité. Mon correspondant m'écrit de Beyrouth et affirme qu'il y aurait un commerce important à faire avec le Canada, s'il existait un service mensuel ou aussi fréquent que l'activité des échanges le nécessiterait.

M. MONK : L'honorable ministre (M. Brodeur) aura-t-il l'obligeance de dire comment il se fait que lui et son collègue, au cours de la négociation du traité français, aient perdu de vue l'existence du traité avec la Suisse, qui a failli au dernier moment faire manquer toute l'affaire?

L'hon. M. BRODEUR : Nous ne sommes peut-être pas les seuls en faute dans cette affaire. Je me rappelle avoir lu une question et une réponse données en cette Cham-

bre en 1895, lors de la délibération du premier traité conclu avec la France. Le ministère dans le temps fut prié de dire quelles étaient les nations jouissant du traitement de la nation la plus favorisée, et dans la réponse, le nom de la Suisse fut omis. Plus tard l'honorable ministre publia un livre contenant les noms des pays jouissant du traitement de la nation la plus favorisée; il se conforma à la réponse qui avait été donnée précédemment et omit le nom de la Suisse. Il a toujours existé beaucoup de doute quant à la véritable situation de la Suisse à cet égard. Quelques avocats avec qui il m'a été donné de discuter la question récemment, ont exprimé l'opinion que les stipulations du traité de 1885 n'étaient pas applicables au Canada, du moins la clause relative au traitement de la nation la plus favorisée. Le gouvernement impérial n'a pas non plus toujours eu une opinion très arrêtée sur le sujet.

M. MONK: Il est regrettable, à mon avis, que l'honorable ministre et son collègue aient perdu cette circonstance de vue au moment de la conclusion du traité. Effectivement, depuis nous avons reconnu que la Suisse avait droit au traitement de la nation la plus favorisée.

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

(Rapport est fait du projet de loi).

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES.

Le projet de loi (n° 152), déposé par l'honorable L. P. Brodeur, tendant à modifier la loi relative à la protection des eaux navigables, est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

L'hon. M. BRODEUR: Sous le régime actuel, lorsqu'une épave est une menace pour la navigation, nous avisons le propriétaire du navire d'avoir à enlever l'épave. S'il n'en fait rien, nous publions dans les journaux les avis d'adjudication de l'entreprise de sauvetage. Il arrive fréquemment que dans l'intervalle, les propriétaires enlèvent du navire tout ce qui s'y trouve de quelque valeur, et quand vient le moment de sauveter la coque ou d'adjuger l'entreprise pour son sauvetage, nous constatons qu'il y reste fort peu de chose de valeur. C'est là une dépense pour le Gouvernement. L'objet de la présente législation est de déclarer que, non seulement le navire, mais tout ce qu'il renferme, équipement, agrès et machines devront garantir le remboursement des frais de sauvetage de l'épave.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce à dire que si un navire fait naufrage chargé d'une cargaison précieuse, le propriétaire du navire devra sacrifier la cargaison et attendre patiemment que le département installe ses machines pour l'enlèvement de l'épave?

L'hon. M. BRODEUR: Non, nous prescrivons dans les articles suivants que l'épave devra être enlevée sans retard, sinon, nous nous chargeons nous-mêmes de l'enlever.

L'hon. M. FOSTER: "Sans retard" est susceptible de multiples interprétations. La cargaison peut être de telle nature que, laissée sur le navire en conformité de la loi, elle perde toute valeur. Sûrement, le propriétaire d'un navire portant cargaison et qui fait naufrage devrait être laissé libre d'enlever le plus tôt possible la partie de cette cargaison qui n'est pas trop endommagée et d'en tirer le meilleur parti. Lui est-il absolument interdit d'enlever aucune partie de la cargaison?

L'hon. M. BRODEUR: Non; dans ce cas, il lui suffit de nous donner un cautionnement que l'enlèvement de la cargaison ne causera au département aucun préjudice.

M. MONK: S'est-il produit des cas pour nécessiter une telle législation?

L'hon. M. BRODEUR: Oui; dans presque tous les cas où le département est appelé à intervenir, on constate que la partie la plus précieuse, la plus importante du navire a été enlevée, qu'il ne reste plus que la coque dont la valeur est généralement nulle.

M. MONK: L'honorable minisre voudra-t-il donner un exemple?

L'hon. M. BRODEUR: Il s'est produit un cas de naufrage dans l'Ouest, récemment; on a enlevé la cargaison, et il nous est resté rien de valeur. Il nous a fallu prendre les mesures nécessaires pour enlever l'épave, et cela à grands frais pour le département et nous n'en avons rien retiré. Le public a dû supporter ces frais. Si la cargaison était restée, ou si elle avait été enlevée sous la garantie que le produit en serait appliqué d'abord à solder les frais de sauvetage, le département n'aurait pas été tellement en perte.

M. MONK: A combien les frais se sont-ils élevés dans la circonstance en question?

L'hon. M. BRODEUR: Je ne saurais dire en ce moment à combien s'est élevée la dépense. Dans certains cas, les frais pour nous ont été considérables. L'année dernière, nous avons fait appel de soumissions publiques pour le sauvetage d'une épave à l'embouchure du Saguenay, et la dépense a été de $12,000 bien que nous n'en ayons rien retiré.

M. MONK: Quel navire était-ce?

L'hon. M. BRODEUR: Le "Protector".

M. PORTER: Dans le cas d'un navire qui fait naufrage dans les eaux navigables, exi-

ge-t-on que l'équipement du navire, ses ancres, chaînes etc., y soient laissés jusqu'à ce qu'un cautionnement ait été donné? Combien de temps doivent-ils être laissés à bord et où faut-il les déposer? Les ancres, chaînes, etc., devront nécessairement être enlevés avant la coque.

L'hon. M. BRODEUR: Nous comptons qu'en pareil cas on va se mettre sur-le-champ à sauveter l'épave; mais nous ne leur permettrons pas d'enlever l'équipement avant qu'on nous ait garanti que cet équipement sera considéré comme partie du navire. Nous aurons donc un privilège à exercer non seulement sur la coque du navire, mais sur l'équipement, en vue de rembourser au département les frais qu'il a faits pour le sauvetage de l'épave.

M. PORTER: Supposons le cas où le propriétaire est hors d'état de donner un cautionnement?

L'hon. M. BRODEUR: Alors, nous nous mettrons sur-le-champ à sauveter l'épave, soit directement, soit par voie d'adjudication.

M. PORTER: Comme l'a fait observer l'honorable député de Toronto-nord, (M. Foster), la plus grande partie de l'équipement pourrait être détruite ou entièrement dépréciée en restant sous l'eau jusqu'à ce que le Gouvernement ait pris des mesures pour la sauveter.

L'hon. M. BRODEUR: Non, si nous nous y mettons sur-le-champ il n'y a pas lieu de craindre que cet équipement soit détruit. Les ancres, chaînes, etc, auront toujours la même valeur.

M. PORTER: Ces naufrages arrivent presque toujours dans des endroits rendus dangereux par la présence de rochers ou de rapides. Il peut arriver qu'un navire fasse naufrage dans un endroit tel qu'au bout de quelques jours tout ait été emporté par les eaux. Que restera-t-il alors de la cargaison et des équipements? Ne vaudrait-il pas mieux d'autoriser l'enlèvement de la cargaison et de l'équipement, sous la surveillance de fonctionnaires de l'Etat et leur dépôt et emmagasinage dans quelque endroit sûr, jusqu'à ce que le sauvetage ait été mené à bonne fin? Alors, si le Gouvernement était dans la nécessité d'enlever l'épave, il aurait les marchandises et l'équipement du navire en magasin sur lesquels il aurait un droit privilégié pour le dédommager dans une certaine mesure des dépenses faites pour enlever la coque du navire.

Le propriétaire peut toujours enlever les effets, et ceci vaudrait mieux que de l'obliger à donner une garantie, qu'il pourrait ne pas être en mesure de donner.

M. E. G. PORTER.

L'hon. M. BRODEUR: Dans l'étude de cette disposition il ne faut pas perdre de vue la définition que donne d'un vaisseau le chapitre 116 du statut. Je vais lire l'article, et, mon honorable ami va s'apercevoir qu'il est à propos d'édicter l'article présentement soumis aux délibérations du comité:

Dans cette loi, à moins que le contexte n'exige le contraire, le mot "vaisseau" comprend toute sorte de vaisseaux, bateaux, et embarcations de toute nature, mus par la vapeur ou autrement, employés pour la mer ou pour les eaux intérieures.

Voilà toute la définition qui est donnée au terme vaisseau, et il en résulte que, plus loin, lorsqu'il est question des moyens adoptés pour l'enlèvement des débris nous sommes sans droit sur la partie la plus importante du navire naufragé, sur le grément, le lest, la cargaison, les machines. Tout cela est enlevé ou par les propriétaires ou par les compagnies d'assurance, et nous ne pouvons pas les en empêcher; il ne nous reste que la carcasse toute nue, laquelle peut n'être d'aucune valeur. C'est pourquoi nous voulons élargir le sens du mot vaisseau.

M. LENNOX: Il est à remarquer que ceci répond à la loi anglaise de 1894 sur la marine marchande.

L'hon. M. BRODEUR: Oui, en effet.

M. PORTER: J'admets que ce droit de gage sur le gréement du navire est important; mais j'ai plutôt pensé à la conservation des choses que l'on enlève du navire en attendant que vous exerciez votre droit de gage. Je suppose bien que vous ne voulez pas que ces choses restent des mois et des semaines dans le bateau, où elles pourraient se perdre ou être volées.

L'hon. M. BRODEUR: Je dois dire que nous n'avons pas songé à insérer dans le projet une disposition formelle à cet égard, et, si le comité le juge à propos, nous sommes tout prêts à le faire, ou encore cela pourra être l'objet d'un règlement.

M. LANCASTER: Ne serait-il pas bon de mentionner que le Gouvernement se réserve un recours sur les choses du vaisseau, quelque part qu'elles soient: cela n'empêcherait pas le propriétaire de prendre sur-le-champ des mesures pour leur conservation.

L'hon. M. BRODEUR: Pour se conformer à la loi, les propriétaires ou les compagnies d'assurance auront à se mettre sur-le-champ en communication avec le ministre. Ce que nous voulons, c'est de ménager un droit sur les choses du navire, quelque part qu'elles puissent être.

M. PORTER: Ce que vous pourriez faire en les mettant à l'entrepôt public.

M. MONK: Il me semble qu'il devrait être fixé un délai dans lequel l'administration devra agir. Ne devra-t-il pas être donné aux intéressés un avis portant que le navire naufragé entrave la navigation, que le ministère a décidé qu'il fallait l'enlever et que les intéressés peuvent en prendre possession à la condition de garantir les frais faits pour cet enlèvement. Le Gouvernement est parfois un peu lent à se mouvoir, au lieu que les propriétaires de la cargaison ou du vaisseau sont intéressés à procéder sur-le-champ au sauvetage de leur bien. Il peut être douteux même que le Gouvernement se décide à prendre cette initiative.

Sur l'article 2.

L'article 14 de ladite loit est amendé par l'addition du paragraphe qui suit:

2. Le propriétaire de tel vaisseau ou objet devra procéder sur-le-champ à leur enlèvement, et ainsi continuer diligemment jusqu'à la fin; mais rien de ce qui est ici prescrit ne sera considéré comme limitant les pouvoirs conférés au ministre par les articles 16 et 17 de la présente loi.

M. LANCASTER: Qu'est-ce que disent ces articles 16 et 17?

L'hon. M. BRODEUR: Que le Gouvernement ou le ministre a le droit de prendre des mesures pour faire disparaître toute entrave à la navigation. Il n'y a rien dans l'article 14 qui oblige le propriétaire du vaisseau naufragé à se mettre sur-le-champ en devoir de le tirer de là, et il nous a fallu donner un avis à cet effet. Nous voulons le contraindre à prendre sans délai les moyens de faire disparaître l'obstacle. Dans certains cas, où il faut un avis, tout retard pourrait être dangereux. L'année dernière, je crois, ou il y a deux ans, un vaisseau a coulé dans le port de Montréal, juste à l'entrée du canal, et, s'il avait fallu prendre le temps de donner un avis, il aurait pu en résulter de sérieux embarras pour la navigation.

M. LANCASTER: Comment arrivez- vous à cela?

L'hon. M. BRODEUR: Si le propriétaire n'enlève pas tout de suite le navire, nous pouvons par application de l'article 16, demander des offres et le faire enlever par adjudication.

M. LANCASTER: N'y aurait-il pas lieu ici de prescrire que dans le cas où le propriétaire se met en devoir d'enlever la cargaison ainsi que le gréement, mais sans toucher au navire, cette cargaison et ce gréement seront déposés quelque part et retenus par le Gouvernement, jusqu'à l'enlèvement du navire.

M. PORTER: Si nous ajoutions après le mot "fin" les mots "et il portera tout ce qui aura appartenu au navire dans un entrepôt public pour y demeurer tant que la coque du navire n'aura pas été enlevée."

L'hon. M. BRODEUR: Il est tenu à un enlèvement parfait, ce qui veut dire non seulement la cargaison mais le vaisseau lui-même. S'il se met en train de n'enlever qu'une partie, c'est-à-dire enlever la cargaison seulement, nous aurons un gage sur cette cargaison, jusqu'à ce que le tout ait été enlevé. Je ne vois pas de difficultés à ce que propose, mon honorable ami et je vais y penser.

M. LANCASTER: Vous ne présumeriez pas que le propriétaire qui enlève le contenu n'a pas l'intention d'enlever le contenant et il serait assez naturel de supposer qu'il va le faire, après avoir d'abord commencé par le contenu; mais, pour éviter l'ennui résultant de ce que la carcasse n'aurait pas été également enlevée, vous ferez bien de statuer que toute partie du navire ainsi enlevée demeure sujette à ce droit de gage tant que la coque elle-même n'a pas été enlevée.

L'hon. M. BRODEUR: Je verrai s'il ne serait pas sage de prescrire pour ce cas-là, qu'il devra faire rapport au receveur des naufages.

Mon honorable ami suggère que nous obligions le propriétaire à mettre dans un entrepôt les choses tirées du navire; mais il se peut qu'il n'y ait pas d'entrepôt sur les lieux. Dans tous les cas je verrai s'il n'y aurait pas une disposition que nous pourrions insérer dans ce projet, ou encore qui pourrait faire l'objet d'un règlement.

Article 3.

L'hon. M. BRODEUR: Cet article porte que "le ministre pourra, en s'y faisant autoriser par le Gouverneur en conseil", faire certaines choses. La raison qui me fait demander que l'on retranche de cet article les mots " par autorisation du gouverneur en conseil" c'est que, dans certains cas, il faut attendre des semaines pour obtenir chés, le ministre pourra agir sur-le-champ. cet autorisation. Les mots une fois retran-

Sur la'rticle 5.

Cet article nous permet, pour le cas où il se serait écoulé deux ans sans que rien n'ait été fait pour l'enlèvement d'un navire naufragé, de déclarer nul le droit d'enlèvement. Nous pensons que si le propriétaire d'un vaisseau a laissé passer deux ans sans rien faire, il n'est que raisonnable d'en considérer l'épave comme propriété de la Couronne, et nous devrions pouvoir l'enlever nous-mêmes ou le faire enlever par quelqu'un à son profit.

M. PORTER : Ne conviendrait-il pas de n'exercer pareil droit, qu'après avis donné au propriétaire?

L'hon. M. BRODEUR : Parfois nous ne savons pas qui est le propriétaire, ou encore il peut y avoir d'autres obstacles à la navigation que des navires naufragés.

M. PORTER : En ce cas donnez l'avis par la voie des journaux.

M. LENNOX : Cet article semble s'appliquer aux navires seulement, et l'autre aux choses autres que les navires.

L'hon. M. BRODEUR : C'est une erreur. Il devrait s'appliquer et aux navires et aux autres choses.

M. LANCASTER : N'avons-nous pas fait à l'article relatif à l'interprétation un changement comportant que le terme "vaisseau" comprend aussi ces choses?

L'hon. M. BRODEUR: L'article interprétatif ne parle que du vaisseau même. L'enlèvement de l'épave peut comprendre non seulement le navire mais encore toute autre chose qui ferait obstacle à la libre navigation, comme par exemple des pièces de bois qui ne seraient pas absolument sous l'eau. Les navires dans leur marche ne voient pas toujours ces objets particulièrement immergés et nous ne savons quels en sont les propriétaires. Il serait bon par conséquent d'ajouter les mots "ou autres choses".

M. LALOR: Ne serait-il pas sage de prescrire qu'avis personnel devra être donné au propriétaire connu, ou par la voie des journaux au propriétaire inconnu.

L'hon. M. BRODEUR: Je n'y vois pas d'objection.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il est proposé que l'article soit amendé par l'addition, après le mot "vaisseau" de la première ligne, des mots "ou autres choses", et, dans la seconde ligne, les mots "ou autres objets".

L'amendement est adopté.

M. LALOR: Il conviendrait de statuer qu'au bout de deux ans il sera donné un mois d'avis, au propriétaire lui-même s'il est connu, ou, s'il n'est pas connu, par la voie des journaux.

M. LANCASTER: N'oublions pas non plus d'ajouter dans la seconde ligne, après le mot "vaisseau", les mots "ou autres objets".

L'hon. M. BRODTUR: Quand un homme a laissé là pendant deux ans ce qui lui appartient, on peut supposer qu'il n'y tient guère.

M. LALOR: Ce sera peut-être un lot de bois très précieux.

L'hon. M. BRODEUR: J'admets; et je ne m'oppose pas à ce qu'on demande.

M. MONK: Comment se donnera l'avis public?

L'hon. M. BRODEUR: Dans la Gazette du Canada.

M. l'ORATEUR SUPPLIANT: Il est proposé qu'après le mot "accident" dans la sixième ligne de l'article 6 soient insérés les mots qui suivent: "après avis d'un mois donné au propriétaire s'il est connu ou, si le propriétaire est inconnu, après un avis public d'un mois, dans un journal publié à l'endroit le plus rapproché du navire naufragé ou autres objets abandonnés.

M. MONK: Ce sera un mois de plus que l'obstacle restera là.

M. LALOR: Après y être resté deux ans, un mois de plus ne fera pas grand chose.

M. LENNOX: Vous devriez ajouter les mots "le ministre peut après avis donné".

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il est proposé en amendement, d'ajouter, à la septième ligne, après le mot, "peut" les mots "après avoir donné avis".

(L'amendement est accepté, et l'article 5 ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 6.

6. La présente loi est de plus modifiée, en ajoutant ce qui suit, comme partie III de ladite loi:

PARTIE III.

Interprétation.

31. En la présente partie, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente:

a) "cable à bateau-passeur" comprend tout cable, tige, chaîne ou autre appareil placé en travers d'une rivière navigable, au-dessus, au-dessous, ou dans cette rivière, pour actionner un bateau-passeur.

b) "pont tournant ou levis" comprend tout pont tournant ou levis autre qu'un pont de chemin de fer.

L'hon. M. BRODEUR: Nous demandons cette modification à la loi, parce qu'il y a un an ou deux, le gouvernement du Manitoba reçut une pétition lui demandant d'établir des règlements concernant ces câbles à bateaux-passeur. La coutume, au Manitoba est de poser ces câbles, non pas dans l'eau, mais au-dessus de l'eau, ce qui empêche les autres navires de passer. Le procureur général, M. Campbell, envoya la pétition ici en disant qu'il n'avait pas juridiction dans une question concernant les eaux navigables, et nous demandant de voter la loi nécessaire.

M. PORTER: Pourquoi exempte-t-on les ponts de chemins de fer?

L'hon. M. BRODEUR: Parce qu'il y est pourvu dans la loi sur les chemins de fer.

M. PORTER: Dans mon comté, il y a un pont levé, connu sous le nom de pont de la baie de Quinté; il est construit sur des eaux navigables. La compagnie et le pont sont sous la juridiction de ce Parlement, en vertu d'une loi spéciale. Vu que ce bill ne fait pas d'exception pour ce pont, tombera-t-il sous le coup de la nouvelle loi?

L'hon. M. BRODEUR: Est-ce un pont de chemin de fer?

M. PORTER: Non, c'est un pont pour les piétons et les voitures. Mais c'est un pont levé, sur des eaux navigables. Ne devrait-il pas être exempté aussi?

L'hon. M. BRODEUR: Non. Nous demandons ces pouvoirs pour obliger les propriétaires de ces ponts à mettre des lumières pour la protection de la navigation.

M. PORTER: La loi spéciale concernant ce pont y pourvoit.

L'hon. M. BRODEUR: Alors la nouvelle loi ne fera que confirmer la disposition de l'autre. Le but du département, si ce bill est adopté, est d'obliger les propriétaires de ces ponts, de mettre des lumières.

M. LANCASTER: Les ponts sous la juridiction de la commission des chemins de fer, construits sur des eaux navigables sont-ils éclairés?

L'hon. M. BRODEUR: C'est ce qu'on me dit.

M. LANCASTER: Sur la division Welland, il y a un pont du Grand-Tronc qui traverse le canal Welland et sans vouloir l'affirmer, je crois qu'il n'est pas éclairé; mais le canal est éclairé.

L'hon. M. BRODEUR: Il n'est peut-être pas nécessaire de mettre des lumières sur le pont quand le canal est éclairé. D'ailleurs, mon département, n'a rien à voir aux ponts sur les canaux; cela regarde le département des Chemins de fer et des Canaux. Nous nous occupons des ponts sur les rivières navigables et non sur les canaux.

M. LANCASTER: Je ne vois pas de raison pour exempter les ponts de chemins de fer et je crois qu'il vaudrait mieux ne pas faire cette exception.

Il n'y aura qu'à ne pas appliquer la loi si les compagnies de chemins de fer font tout ce qu'elles sont tenues de faire. Je ne dis pas que le département de la Marine et des Pêcheries a juridiction sur les ponts du canal Welland, c'est un exemple que je citais, et je ne vois pas de raison pour que ce bill fasse une exception en leur faveur. Le Gouvernement n'applique pas la loi, s'il n'y a pas lieu de l'appliquer, pas plus dans le cas d'un pont de chemin de fer, que dans les autres cas.

L'hon. M. BRODEUR: Je crois que la loi sur les chemins de fer oblige les compagnies a entretenir des lumières sur ces ponts sous peine d'amende. Le présent bill impose aussi une punition. Nous avons cru qu'il n'était ni juste, ni à propos de décréter deux punitions.

M. LENNOX: Dans ce bill, le ministre de la Marine et des Pêcheries ne légifère que sur les questions qui sont du ressort de son département.

M. LANCASTER: Cela n'est pas dit.

M. LENNOX: Nous n'avons pas la loi sous les yeux.

L'hon. M. BRODEUR: Nous ferons ensuite des règlements.

M. LENNOX: Le ministre n'entend pas légiférer sur d'autres questions que celles qui sont du ressort de son département?

L'hon. M. BRODEUR: Non. Si la loi sur les chemins de fer ne contenait aucune disposition dans ce sens, je demanderais que les ponts de chemin de fer ne fussent pas exemptés; mais la disposition existe et la punition aussi.

M. LANCASTER: Il s'agit ici de protéger la navigation dans les eaux navigables. Je ne dis pas que le département des Chemins de fer et des Canaux ne voudrait pas la protéger aussi, mais cela ne le regarde pas, et regarde le département de la Marine. Je n'approuve pas un projet de loi dans lequel le ministre de la Marine et des Pêcheries dit en substance: Je ne m'inquiète pas des eaux navigables en ce qui concerne les ponts de chemin de fer.

L'hon. M. BRODEUR: Je ne suis pas absolument certain du fait, mais s'il est constaté que les ponts de chemins de fer ne sont pas éclairés, le cas sera sans doute rapporté au département de la Marine, comme étant le plus directement intéressé, et si les dispositions de la loi sur les chemins de fer ne sont pas observées, nous intenterons des poursuites. Nous pourrons du moins demander au département des Chemins de fer et des Canaux d'agir.

M. LANCASTER: C'est ce que je veux éviter ces aller et venues.

L'hon. M. BRODEUR: Dans le cas mentionné par l'honorable député d'Hastings-ouest (M. Porter) si la charte de la compagnie lui impose l'obligation d'entretenir des lumières pendant certaines saisons de l'année, on peut contourner la difficulté en ajoutant après les mots " autre qu'un pont de chemin de fer " les mots " ou un pont régi par une loi spéciale ". L'honorable député peut-il me donner le nom de ce pont?

M. PORTER: Le nom de la compagnie est " The Belleville and Prince Edwards Bridge Co ".

L'hon. M. BRODEUR: Elle est instituée en vertu d'une loi fédérale?

M. PORTER: Oui. Cette loi a été votée il y a quinze ou seize ans. Je donnerai la date à l'honorable ministre.

L'hon. M. BRODEUR: Nous pourrions stipuler une exemption spéciale, car mon raisonnement ne visait que les ponts de chemins de fer.

M. GEO. TAYLOR: La disposition sera la même que pour les ponts de chemins de fer. Il y a un pont de chemin de fer à l'embouchure de la rivière Gananoque, et bien qu'il ne soit pas utilisé, la compagnie y entretient des lumières, tant que dure la navigation.

(Il est fait rapport du bill.)

L'hon. M. BRODEUR: Je ne demanderai pas à la Chambre de voter la 3e lecture du bill ce soir, pour avoir l'occasion d'examiner la loi dont parle mon honorable ami et savoir s'il est nécessaire de faire une exception pour ce pont.

DISCUSSION GENERALE SUR LE BILL CONCERNANT LES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose la 2e lecture du bill (n° 154) concernant les commissaires du port de Montréal.

M. MONK: J'aimerais à avoir des explications sur ce changement de juridiction. Quelles sont les pouvoirs qu'exercent actuellement les commissaires, et qui, à l'avenir seront exercés par le ministre de la Marine et des Pêcheries?

L'hon. M. BRODEUR: Le port de Montréal comprend cette partie du fleuve Saint-Laurent qui va de Portneuf à Montréal. Mon honorable ami sait qu'il y a quelques années, cette partie du fleuve était sous la juridiction des commissaires du port de Montréal. Jusqu'en 1888, tous les travaux entre Québec et Montréal, étaient faits par ces commissaires. En 1888, cela fut changé et le Gouvernement prit à son compte la dette contractée par les commissaires pour creuser cette partie du fleuve. Cependant les commissaires continuèrent à avoir juridiction sur le pilotage, dans cette partie du fleuve jusqu'en 1903, lorsqu'une loi fut votée pour confier cette juridiction sur le pilotage au département de la Marine et des Pêcheries, mais rien ne fut changé dans la loi concernant les commissaires du port de Montréal. La loi dont je viens de parler était une loi spéciale décrétant qu'à l'avenir le pilotage serait sous la juridiction du département de la Marine et des Pêcheries, entre Québec et Montréal. Depuis cette date, les commissaires ont cessé d'avoir juridiction sur le port de Montréal, en matière de pilotage, mais ils ont continué à exercer le droit de faire des règlements concernant les règles de la navigation dans cette partie du fleuve. Dans le port de Québec, ces règlements sont du ressort du département ainsi que dans toutes les eaux navigables du pays.

Entre Portneuf et Montréal, les commissaires du port de Montréal, ont seuls le droit de faire ou de modifier les règles de la navigation, qui n'ont pas été modifiées depuis nombre d'années. Vu que les commissaires n'ont plus juridiction sur le pilotage, qu'ils n'ont plus rien à faire avec le creusement du chenal, nous avons cru qu'il était à propos de modifier la loi.

M. GEO. TAYLOR: Vu que ce bill est très volumineux et qu'il est maintenant onze heures et demi, je demanderai à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'il ne serait pas préférable de réserver ce bill pour mettre en discussion certains autres projets de loi, moins compliqués, déposés par le ministre de la Justice et le ministre des Postes.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

ADOPTION D'UN PROJET DE LOI CONCERNANT LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Le bill (n° 153), déposé par M. Graham, est lu une 2e fois et la Chambre passe à la discussion en comité général.

L'hon. M. GRAHAM: Ce projet de loi tend simplement à autoriser la commission du Transcontinental à conclure, si c'est possible, avec les villes de Winnipeg et de Saint-Boniface, un arrangement au sujet de la construction d'un pont à frais communs, arrangement dont les conditions devront être approuvées par le Gouverneur en conseil.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI DU YUKON.

Le projet de loi (n° 156), déposé par M. Aylesworth, est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 1er (éligibilité des juges).

M. LANCASTER: Quel sera l'effet de l'amendement sur le texte de cet article?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Je n'ai pas sous les yeux l'article de la loi, mais la disposition qu'il s'agit de modifier a trait à ceux qui sont éligibles à la charge de juge de la cour territoriale du Yukon. Aux termes de cette

disposition, peut être nommé juge de cette cour quiconque compte au moins dix ans d'exercice au barreau du Nord-Ouest et des provinces de la Colombie-Anglaise, de la Saskatchewan et de l'Alberta; mais il n'est fait aucune mention du barreau du territoire du Yukon. L'unique objet de l'amendement est d'ajouter à l'article actuel les mots: "soit du territoire du Yukon." Si cet amendement est adopté, on pourra choisir les juges de la cour territoriale parmi les avocats pratiquant au barreau des provinces mentionnées dans la loi actuelle, ou à celui de territoire même du Yukon.

M. LANCASTER: Y a-t-il au Yukon des avocats dont la formation est différente de celle de leurs confrères des autres provinces? Existe-t-il des sociétés d'avocats dans le territoire?

L'hon. M. AYLESWORTH: Je puis répondre à l'honorable député que certains avocats pratiquant au barreau du Yukon ne sont inscrits au barreau d'aucune autre province et d'aucun autre territoire du Canada.

(Rapport est fait du bill qui est lu la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI D'EXTRADITION.

Le projet de loi (n° 149), déposé par M. Aylesworth, portant modification de la loi d'extradition est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour en examiner les articles.

Sur l'article 1er (les dépositions devant servir à l'étranger peuvent être prises en l'absence du prévenu):

M. LANCASTER: Cet amendement demande quelque explication, car il constitue un empiètement sur les droits du prévenu.

L'hon. M. AYLESWORTH: Ce projet de loi tend à combler une lacune qui semble se manifester dans notre procédure en matière d'extradition; il vise le cas d'un criminel en fuite qu'on désire ramener au Canada, et dont on constate la présence dans un état avec lequel il existe une convention d'extradition. La procédure en pareil cas comporte une dénonciation faite au Canada et, il va sans dire, en l'absence de l'accusé. Toute la procédure qui se fait au Canada a nécessairement lieu en l'absence du prévenu. A l'heure actuelle, la loi d'extradition ne renferme aucune disposition autorisant expressément le juge de paix ou le commissaire recevant la dénonciation à recueillir les dépositions en l'absence de l'accusé; en certains cas, on a virtuellement obvié à cet inconvénient en obtenant du juge de paix de ne pas faire suivre la dénonciation d'un mandat avant d'avoir pris les dépositions que les témoins viendraient faire volontairement devant lui. Le juge de paix n'est pas expressément autorisé à assigner des témoins non plus qu'à prendre des dépositions en l'absence du prévenu. Voilà pourquoi il a généralement fallu, pour les prendre, recourir au moyen que je viens d'indiquer.

Le projet de loi tend à obvier à cet inconvénient en autorisant le juge de paix, lors même qu'il aurait émis un mandat, à prendre ces dépositions en l'absence du prévenu. Une autre disposition autorise le juge de paix à assigner tout témoin qui pourrait refuser de venir déposer de son plein gré.

M. LANCASTER: Je conviens qu'il y a lieu de remédier à l'état de choses que le ministre de la Justice vient de signaler; mais je doute fort que ce soit là le tribunal qu'il convient de revêtir d'un tel pouvoir. Il s'agit d'autoriser des personnes peu au fait des questions de droit et bien peu en mesure, quelque excellentes que puissent être leurs intentions, de protéger l'absent, à recueillir des dépositions dont on se servira à l'étranger pour les fins de l'extradition. Je veux bien que l'on remédie à la situation dont le ministre nous a fait le tableau, mais le moins que je puisse demander, c'est que le soin de prendre les dépositions soit confié à un juge de cour de comté ou de district, qui saurait écarter les questions insidieuses et impropres et sauvegarder l'intérêt de l'absent.

L'hon. M. AYLESWORTH: Que l'honorable député étudie de plus près le texte du projet; il verra qu'il ne comporte aucun danger. Ces dépositions, le juge de paix n'est pas appelé à y donner suite; elles doivent être envoyées dans l'état étranger où se trouve le prévenu et soumises au tribunal. Devant ce tribunal, il est loisible à l'avocat du prévenu de contester la régularité des dépositions, la compétence de celui qui les a prises, ainsi que l'admissibilité de la preuve. L'*habeas corpus* peut être demandé dans l'état étranger quand le prévenu a été écroué en prison en attendant l'extradition sur l'ordre du fonctionnaire compétent de cet état, qui, en pareil cas, doit s'enquérir de la suffisance des dépositions. Ainsi, la tâche assignée au juge de paix n'est autre que celle qui incombe à tous les juges de paix non seulement dans le cas de fugitifs des pays étrangers, mais aussi quand il s'agit de Canadiens arrêtés sous une accusation criminelle et traduits devant un juge de paix pour l'instruction préliminaire. En pareil cas, les juges de paix sont autorisés non seulement à prendre les dépositions, mais il leur est encore loisible d'y donner suite en condamnant le prévenu à attendre son procès en prison.

Puisque nous considérons qu'il n'y a aucun danger à conférer aux juges de paix un tel pouvoir quand il s'agit d'un Canadien accusé d'avoir commis un acte criminel au

Canada, pourquoi ne les revêtirions-nous pas avec tout autant de sécurité d'un pouvoir semblable à l'égard des criminels qui veulent se soustraire à la justice canadienne, surtout quand ils ne sont pas appelés à donner suite aux dépositions?

M. LANCASTER: A cela je réponds que dans un cas, le prévenu est devant son juge, tout se passe en sa présence, et l'on ne doit jamais s'écarter de ce principe de la procédure anglaise, savoir: qu'on ne doit procéder contre aucun prévenu en son absence; tandis que dans l'autre cas, on procède en l'absence d'un prévenu qui se trouve à l'étranger. Et puis, les dépositions prises par le juge de paix ne sont pas sous forme de demandes et de réponses; le juge de paix en fait une sorte de narration, et, chose bien connue des membres du barreau, il arrive bien souvent que le prévenu et son avocat font en sorte, au moment de la lecture et de la signature d'une déposition, que le juge de paix ne fasse pas un rapport selon sa fantaisie.

A moins que ces dépositions ne soient prises par les juges que j'ai indiqués, par des personnes versées dans la connaissance du droit, il arrivera souvent que des témoins feront et signeront des dépositions qu'ils ne signeraient pas sous cette forme, si le prévenu était présent et savait se protéger, ou s'il était représenté par un avocat chargé de veiller à ce que les dépositions soient prises comme il convient et de contre-interroger les témoins. J'appelle donc là-dessus l'attention du ministre, certain que je suis qu'il ne se passera pas un an ou deux, peut-être même pas deux jours, qu'il n'ait eu l'occasion de constater que j'ai raison.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je conviens avec l'honorable député qu'un juge de cour de comté est en mesure de rédiger une pièce judiciaire de façon plus correcte qu'un juge de paix ordinaire. Le premier est, de par la nature même de sa charge, le magistrat du comté; mais la difficulté ne réside pas seulement dans l'accroissement excessif des travaux du juge de comté, mais aussi en ce qu'il ne se trouve pas à proximité de tous les habitants de son comté. Ce ne sont pas tous les juges qui se voient assigner un territoire aussi restreint que certains comtés d'Ontario que l'on connaît bien. Songez donc aux distances formidables qui séparent les parties les moins peuplées du Canada, où l'on peut avoir à assigner comme témoins à une enquête préliminaire de cette sorte, des gens habitant à des centaines de milles de l'endroit où se trouve le juge de la cour du comté. Ceci doit suffire à démontrer que mieux vaut décentraliser autant que possible sous ce rapport.

Il importe aussi de tenir compte de l'objet de ces dépositions. Elles ne doivent servir en aucune façon à l'instruction de l'affaire. Je ne saurais même dire en ce moment s'il serait loisible, en l'absence du témoin, de les faire servir à l'instruction. Le procès doit avoir lieu après le retour du fugitif au Canada; les dépositions ne doivent servir qu'à motiver son retour au pays d'où, le plus souvent, il n'aurait jamais dû s'éloigner.

Certes, mieux vaudrait que les dépositions fussent prises à la sténographie, sous forme de demandes et de réponses; mais cela ne se peut guère. Mon honorable ami, j'en suis sûr, se rappelle encore l'époque où on n'avait pas de sténographes, pas même à l'instruction des procès devant la haute cour d'Ontario. Il fallait se tirer d'affaire le mieux possible en se reportant aux dépositions notées par un juge et qui, en des affaires civiles de grande importance, constituaient l'unique pièce sur laquelle on pût se fonder pour interjeter un appel. Aujourd'hui, on est mieux partagé, les demandes et les réponses sont sténographiées en entier; mais il ne serait pas pratique de se servir de sténographes dans toutes les affaires d'importance secondaire, et comme les dépositions dont il s'agit en ce moment ne doivent servir qu'à obtenir le retour du fugitif, il me semble que les notes prises par le juge de paix doivent suffire.

M. LENNOX: Je regrette que le ministre ne partage pas la manière de voir de mon honorable collègue de Lincoln. Je n'ai guère réfléchi à la question, mais après avoir entendu ce que mon honorable ami vient de dire, je considère comme très important que ces dépositions soient prises par un juge. Permettre que les dépositions soient prises en l'absence du prévenu c'est se départir de la procédure ordinairement observée en matière criminelle. Mais chacun doit se rendre compte de la nécessité d'une disposition dans ce sens, et je suis sûr que nul ne contestera qu'en l'établissant, le ministre de la Justice fait montre de sagesse. A cet égard, j'approuve sans réserve le projet de loi.

Mais le ministre ne doit pas raisonner comme s'il s'agissait d'une affaire d'occurrence journalière. Il en a parlé comme si le cas pouvait se présenter plusieurs fois par semaine et dans maints comtés; mais il ne faut pas perdre de vue qu'on n'a recours à cette procédure extraordinaire que dans une affaire qui implique et justifie une grande somme de travail. Ce n'est qu'en cas d'un crime grave, et c'est une affaire sérieuse que d'éloigner un individu du lieu qu'il a choisi comme domicile à moins qu'il n'y ait contre lui une forte présomption de culpabilité qui doit reposer sur des témoignages acceptables obtenus d'une façon légitime. Ce n'est que s'entourer de précautions raisonnables que d'exiger que ces dépositions soient reçues par quelqu'un qui peut en saisir la portée et qui connaît la manière de les prendre. Il ne suffit pas

de dire que l'avocat du prévenu pourra s'opposer à cette preuve devant le tribunal étranger. On pourrait ne pas s'y opposer parce que le prévenu n'aurait pas d'avocat pour soulever des objections en son nom. Mais, même s'il a un avocat quelque retors qu'il soit, la preuve offre un certain aspect lorsqu'on l'obtient devant ce tribunal étranger qui est influencé, moins par l'importance des faits que par la manière dont la preuve est obtenue. Il s'ensuit qu'elle offre au tribunal étranger une peinture des événements qui diffère complètement de la vérité.

Il n'y avait peut-être personne pour défendre les intérêts du prévenu; la preuve peut avoir été obtenue d'un détective, fortement intéressé à l'accabler et à le ramener au Canada. Tous les avocats savent jusqu'où peuvent aller ces limiers et connaissent les moyens auxquels ils ont recours. Qu'un magistrat peu versé dans la connaissance du droit recueille les dépositions sous la dictée d'un constable ou d'un détective, en l'absence du prévenu, c'est une chose très dangereuse.

La moindre précaution que nous devrions prendre en pareil cas, ce serait d'exiger que les dépositions fussent prises devant un juge de la cour de comté ou de la cour de district, ou devant un juge de la haute cour. Le ministre a dit que l'une des raisons de repousser cette proposition, c'est qu'elle accablerait les juges des cours de comté d'un fardeau trop lourd. L'argument n'est pas plausible. S'il est une chose que le public désire c'est que ces juges aient en plusieurs cas, plus d'ouvrage qui les tienne occupés, car l'inaction leur est plus nuisible que le travail, comme l'a dit un de nos collègues.

Dans certains comtés, il faut deux juges parce que l'un s'absente parfois pour présider les cours de division, bien qu'il n'y ait peut-être assez d'ouvrage pour un seul. D'autres fois, il y a trop d'ouvrage pour un juge et pas assez pour deux, mais il en faut deux. Nous n'accablons pas les juges des cours de comté d'un fardeau trop lourd en leur confiant cette tâche dont plusieurs d'entre eux s'acquitteront volontiers, car il y va de la bonne administration de la justice. Combien de fois en un an, imposeriez-vous cette tâche au juge de la cour de comté? Pas une seule fois pendant l'année, dans certain comté. Règle générale, pas une seule fois en plusieurs années, de sorte que l'argument qui consiste à dire que ce serait imposer un fardeau trop lourd aux juges des cours de comté n'a aucun poids.

Le ministre n'a certainement pas dépeint fidèlement la situation lorsqu'il a dit qu'un prévenu serait obligé de franchir une distance de cent milles pour rendre témoignage devant le juge. J'ose dire qu'il aurait rarement à parcourir 25 milles, et il est peu probable qu'il soit jamais tenu de franchir 100 milles. Mais, même s'il y était tenu, cela vaudrait mille fois mieux que de priver le prévenu des garanties nécessaires. La proposition du représentant de Lincoln (M. Lancaster) est pleine de bon sens.

M. CARVELL: Mon collègue se place uniquement au point de vue de la province d'Ontario où il y a dans chaque comté un juge et, parfois, deux juges de la cour du comté. Mais, il sera probablement surpris d'apprendre que, dans les Provinces maritimes, nous n'avons souvent qu'un juge pour quatre ou cinq comtés. Dans la partie du Nouveau-Brunswick où j'habite, le territoire où le juge de la cour de comté exerce sa juridiction à plus de 200 milles de longueur et sur la rive septentrionale de la province il n'y a qu'un juge pour quatre comtés. L'amendement ne rend guère justice à l'intelligence de la généralité des juges de paix du Canada. A en juger par mon expérience, un juge de paix peut assez bien prendre des dépositions et tirer des déductions logiques. Puisqu'on permet à un juge de paix de recueillir la déposition du prévenu en une matière aussi importante que le meurtre, je me demande pourquoi il ne pourrait pas prendre des dépositions qui serviraient de preuve dans un état étranger. Mes collègues imaginent des obstacles qui n'existent pas. L'adoption de ce projet de loi ne peut pas causer de tort, tandis que nous créerions de grands embarras, dans plusieurs parties du Canada, en obligeant les juges des cours de comté de franchir une distance de cent à deux cents milles pour recueillir des dépositions.

M. LENNOX: Je n'ai pas parlé du niveau intellectuel des juges de paix de l'Ontario ou de toute autre province, mais j'ai dit que, dans certains cas assez rares, les juges de paix ne sont pas très intelligents. Ce sont peut-être des exceptions et je ne serais pas surpris s'il s'en présentait dans la province de l'honorable député comme dans la mienne. L'intelligence des habitants de l'Ontario peut avantageusement soutenir la comparaison avec l'intelligence des habitants de n'importe quelle autre province. Ce qu'on peut dire du public en général s'applique aussi aux juges de paix. Dans plusieur cas, d'excellentes raisons ont motivé leur choix et, règle générale, ils forment une excellente classe d'individus, mais il arrive parfois qu'ils ne possèdent aucune instruction et n'ont aucun entraînement judiciaire. Je crois que le ministre de la Justice ferait bien de ne pas mettre en vigueur ces prescriptions législatives.

M. PORTER: Je désire corroborer ce qu'on dit les députés de la gauche. Le ministre de la Justice sait-il que la loi actuelle contient des dépositions qui permet-

tent de lire, lors du procès, en certaines circonstances, à l'appui de l'accusation, des dépositions recueillies par un juge de paix? Or, ces dépositions sont prises en l'absence du prévenu. Si ce projet de loi est adopté, les dispositions générales du code s'appliqueront, j'imagine, et des dépositions à charges, prises en l'absence du prévenu, seront lues lors de son procès, lorsqu'il sera de retour au Canada, et ces dépositions pourront entraîner sa condamnation. Si le ministre pense qu'il est nécessaire—c'est aussi mon avis—de décréter des dispositions semblables à celles que le bill contient, il devrait protéger le prévenu en prescrivant que les dépositions ainsi prises en son absence ne pourront pas servir contre lui, lors de son procès, s'il existe le moindre doute quant au droit de les faire lire.

L'hon. M. AYLESWORTH: Je ne suis pas prêt à me prononcer sur la question de savoir si, en cas de décès d'un témoin, une déposition prise pour obtenir l'extradition d'un prévenu pourrait être lue au procès. J'en doute. Cela se peut en vertu de la disposition qui permet de lire les dépositions dans des cas comme ceux que j'ai mentionnés, mais je ne voudrais pas en convenir sans étudier la loi plus attentivement que j'ai pu le faire.

Cependant, toute la question est de savoir si l'état de choses actuel est ou n'est pas préférable à celui qui régnerait advenant l'adoption du présent bill. Actuellement, dans la pratique, ces dépositions sont prises devant un juge de paix, en l'absence du prévenu. On peut dire qu'elles sont recueillies sans une autorisation légale suffisante. J'ignore si cette objection a déjà été soulevée dans un état étranger, mais elle pourrait l'être et l'objet du projet de loi est d'y répondre.

A l'heure qu'il est, rien n'empêche le juge de paix, lorsqu'une plainte lui est soumise pour servir de base à une instance en extradition, de suspendre sa décision jusqu'à ce qu'il ait recueilli toutes les dépositions des témoins qui voudront comparaître devant lui. C'est ce qui arrive, j'imagine, dans tous, ou presque tous les cas d'extradition. Je ne dis pas que cette pratique soit irrégulière, mais elle n'est pas autorisée par un texte de loi formel. Toute la portée du présent bill c'est de permettre au juge de paix qui reçoit la plainte d'assigner des témoins et de prendre leurs dépositions.

M. PORTER: Le ministre croit-il que ce soient là des dépositions qui devraient être lues pour incriminer un accusé lors de son procès?

L'hon. M. AYLESWORTH: Mon honorable ami (M. Porter) désire que je déclare formellement si, à mon avis, ces dépositions devraient être lues. Leur lecture, je ne m'en cache pas, ne me semble pas offrir plus de danger dans le cas d'une personne dont on veut obtenir l'extradition que dans le cas d'une personne qui, se trouvant au Canada, a pu assister à l'interrogatoire des témoins et soulever autant d'objections que bon lui a semblé. L'accusé est soumis aux mêmes décisions du même juge de paix qui, de l'avis de certains députés qui ont pris la parole, n'a aucune autorité ni aucun caractère juridique. Il est soumis au même juge de paix illettré—s'il y en a. Si cet état de choses existe, il faut l'attribuer au choix de juges de paix qui n'ont pas les qualités voulues pour occuper ce poste.

M. LANCASTER: Il est inutile de raisonner avec le ministre puisqu'il ne voit aucune différence entre la protection accordée à un accusé lorsque les dépositions sont recueillies en sa présence et lorsqu'elles sont prises en son absence. Dans les circonstances, j'ai deux choses à dire; d'abord, on ne devrait pas poursuivre l'étude de ce projet de loi et, ensuite, il est inutile de discuter le fond de la question avec le ministre.

M. PORTER: Vu les déclarations du ministre, pourquoi le bill ne décréterait-il pas que ces dépositions ne serviront pas contre un prévenu lors de son procès? Rendons la chose certaine.

L'hon. M. BUREAU: L'honorable député (M. Porter) dit-il que le présent bill devrait contenir un article décrétant que ces dépositions ne devront pas être lues lors du procès de l'accusé?

M. PORTER: Oui; rendons la chose certaine.

L'hon. M. BUREAU: Mais, si le témoin est mort?

M. LANCASTER: Raison de plus pour que ces dépositions ne soient pas lus, car alors vous mettriez en cause des témoins que vous ne pouvez pas punir s'ils se sont parjurés. L'honorable solliciteur général (M. Bureau) ou le ministre de la Justice (M. Aylesworth) ne savent-ils pas qu'un accusé a certains droits dans ce pays? Ne savent-ils pas que l'on peut causer des torts en mettant des dépositions devant un magistrat en dehors de la connaissance des témoins, dépositions non sous la forme de questions et réponses, mais sous forme de narration? Ainsi que l'a très bien dit l'honorable député de Hastings-ouest, le détective ou la personne qui a intérêt à faire condamner un accusé se présente devant un magistrat, et raconte les choses tout à sa façon lorsque l'accusé n'est pas présent ou n'est pas représenté, et le ministre de la Justice approuve apparemment par sa loi ce qu'un magistrat ou un détective, s'ils sont retors ou ignorants peuvent faire. L'accusé n'est pas représenté. Il est impossible qu'il ait un défenseur car il ne sait pas ce qui se passe. On ne sait pas si

un bureau de votation sera ouvert ni que l'on s'occupe d'eux. Et les dépositions au lieu d'être prises sous forme de questions et réponses, la seule manière par laquelle on peut juger exactement ce que le témoin a dit, sont mises par ces personnes sous forme de narration, derrière le dos de l'accusé. Et l'on se sert de ces dépositions contre lui. Le solliciteur général dit: Supposons que le témoin soit mort. Ce témoin est peut-être la seule personne à part le magistrat qui connaisse quelque chose de l'affaire, le prisonnier n'étant pas là et n'étant pas représenté. Le fait même que le témoin est mort est une raison de plus pour que sa déposition ne soit pas lue, parce que l'on ne peut pas le poursuivre pour parjure ou lui demander des explications.

L'hon. M. BUREAU: Et que faites-vous des autres témoins si l'on peut trouver le parjure.

M. LANCASTER: Qui va amener ces autres témoins? Et comment allez-vous les condamner lorsque vous ne savez pas ce qui se passe. Vous enlevez la liberté à un homme ou vous essayez de la lui enlever, ce qui revient au même. Le solliciteur général dit : Que faites-vous des autres témoins? Qui connaît les autres témoins? Comment l'accusé peut-il connaître les témoignages donnés contre sa liberté, et qui l'exposent à être arrêté dans un pays étranger où il a élu domicile. Il est peut être parfaitement innocent. Supposons qu'il soit accusé de faux, et qu'un témoin vienne déposer contre lui, quand il ne sait pas qu'on l'accuse. Le témoin dit simplement: Ce n'est pas ma signature, ou ce n'est pas la signature de mon père. Le magistrat interprète ces réponses comme si le témoin avait juré que l'accusé avait forgé ces signatures. Il ne peut pas être ré-examiné. L'accusé ne peut pas montrer par exemple qu'il était autorisé à signer le nom de la personne. Mon honorable ami parle d'un procès pour meurtre fait en présence de l'accusé. Si l'accusé est présent, il mérite d'être blâmé s'il ne veille pas à ce que les choses soient faites correctement ou s'il n'emploie pas un avocat pour protéger ses intérêts.

Des amis peuvent s'interposer s'il est trop simple d'esprit pour se défendre lui-même, ou un homme charitable peut intervenir pour que le prisonnier obtienne justice, ou encore, ainsi que le dit fort bien un collègue près de moi, le juge peut dire, ainsi que cela arrive très souvent dans des cas de ce genre: Il s'agit ici d'une accusation sérieuse et ce prisonnier doit être défendu. Puis il demande dans l'intérêt de la justice, à un avocat de bien vouloir s'occuper pour que l'accusé ait un procès équitable. C'est une pratique si bien reconnue qu'un avocat se rendrait coupable d'impolitesse, si pas même de mépris de cour, en refusant de défendre le prisonnier. Mais voici le ministre de la Justice (M. Aylesworth) et le solliciteur général (M. Bureau) qui nous disent qu'il n'y a pas de mal à faire le procès d'un homme derrière son dos, et sans qu'il soit représenté par quelqu'un qui veillera à ce que les dépositions soient prises par un représentant de la justice animé d'un bon esprit, ou par un avocat pour veiller à ce que les dépositions soient prises dans la forme qu'un bon juge désignera.

M. CARVELL: Je crois que mon honorable ami (M. Lancaster) veut être juste en tout ceci. Je suis certain qu'il ne cherche pas à empêcher indûment l'adoption de ce bill, mais je crois qu'il n'a pas su en comprendre la signification réelle et l'intention. Mon honorable ami discute ce qui peut arriver en cas de mort ou absence d'un témoin. Je n'ai pas examiné le code, mais je suis certain que les seules dépositions qui peuvent être lues à un procès, sont les dépositions données à un examen préliminaire par un témoin qui est mort ou absent du pays.

M. LENNOX: Le ministre de la Justice ne veut pas prendre cette responsabilité.

M. CARVELL: Cela ne se rapporte pas du tout à l'examen préliminaire, mais aux dépositions dont on veut se servir dans un pays étranger pour l'arrestation d'un criminel supposé, afin de l'amener dans son pays pour subir son procès, et lorsqu'il aura été extradé en vertu de ces dépositions, alors on pourra faire un examen préliminaire.

M. LANCASTER: Non, il va directement à la commission d'extradition.

M. CARVELL: Non, il faut lui faire subir une enquête préliminaire.

M. LANCASTER: Devant qui subit-il cette enquête?

M. CARVELL: Devant celui qui a émis le mandat d'arrestation.

M. LANCASTER: Il est amené directement devant le juge de la cour de comté.

M. CARVELL: Non; je suis certain de ne pas me tromper, et mon honorable ami se fait une montagne d'une taupinière; il suppose des choses qui n'existent pas. Il commence par demander si cette preuve devra se faire devant un juge de paix ou un juge de cour de comté. Je ne vois pas pourquoi un juge de paix ne pourrait pas entendre les dépositions aussi bien qu'un juge de cour de comté. Si la preuve est déclarée suffisante, le tribunal étranger en tiendra compte.

M. PORTER: Si le ministre de la Justice confirme ce que vient de dire l'hono-

rable député de Carleton, que ces dépositions ne pourront pas être invoquées contre lui à son procès, je retirerai mon objection.

M. CARVELL: Je ne puis pas répondre pour le ministre de la Justice, mais mon honorable ami peut voir par le bill lui-même que le seul but que l'on se propose en obtenant cette déposition, c'est de pouvoir l'envoyer à l'étranger. Je prétends que la seule déposition qu'on puisse lire au procès d'un accusé, est celle qui a été donnée à l'enquête préliminaire. Ici ce n'est pas une enquête préliminaire, mais une enquête ayant pour but de procurer des dépositions qu'on puisse envoyer à l'étranger.

M. LENNOX: L'honorable député de Carleton peut être satisfait, mais nous avons la déclaration du ministre de la Justice qui n'est pas certain, mais se dit prêt à courir le risque.

Le solliciteur général dit que si le témoin est mort, tant mieux, et qu'alors tout est bien. Nous nous exposons à un grand danger. L'honorable député de Lincoln et Niagara a supposé le cas d'un homme accusé de faux en écriture. Celui qui fait la déposition en l'absence de l'accusé peut être celui dont les intérêts pécuniaires sont en jeu; il peut être le vrai coupable qui cherche à se mettre à l'abri en accusant un innocent. Mais le ministre de la Justice est prêt à courir le risque et à admettre cette preuve sur laquelle l'accusé pourra ensuite être poursuivi et condamné.

M. CONGDON: Il n'y a aucun doute que la déposition ne pourra pas servir au procès. Cet article dit simplement que les dépositions pourront être prises comme si l'accusé était présent et arrêté pour un crime entraînant l'extradition. L'article 999 dit:

Si, au procès du prévenu, il est apporté preuve, par serment ou affirmation, de faits tels, que l'on puisse raisonnablement en inférer qu'une personne dont la déposition a déjà été reçue à l'enquête sur l'accusation portée contre lui, est décédée, ou est malade au point de ne pouvoir voyager, ou absente du Canada; et s'il est prouvé que cette déposition a été reçue en présence du prévenu...

M. LANCASTER: L'honorable député prétend-il que cela ne comprend pas cette déposition?

M. CONGDON: Il n'y a pas le moindre doute que cela ne comprend pas cette déposition.

M. CARVELL: Cela devrait convaincre l'honorable député de Simcoe.

M. CONGDON: L'article dit que la déposition sera prise comme si le prévenu était présent, et non qu'elle sera subséquemment employée comme si le prévenu était présent. A moins d'une disposition spéciale dans ce bill, l'article 999 ne permettrait pas qu'il fût fait usage de cette déposition au procès. La condition c'est que la déposition doit être faite en présence du prévenu et que ce dernier ou son avocat ait eu toute liberté de contre-interroger le témoin.

Le bill dit que la déposition sera prise comme si le prévenu était présent, et elle sera prise comme s'il était présent pour être envoyé aux Etats-Unis ou dans d'autres pays étrangers à l'appui de la demande d'extradition. Le même principe est appliqué ici et aux Etats-Unis et ce bill ne fait que donner force de loi à la coutume suivie.

Quant à faire recevoir cette déposition par un juge d'une cour de comté, ou de la cour Supérieure, la grande objection que j'y vois, c'est qu'ordinairement ces procédures demandent beaucoup de célérité; si l'on veut que cette déposition arrive à temps et assure l'extradition du prévenu, il faut qu'elle soit prise sur-le-champs, et cela sera impossible dans beaucoup d'endroits au Canada, s'il faut qu'elle soit prise par un juge d'une cour de comté ou de la cour Supérieure. Bien souvent le juge ou le témoin aura de grandes distances à parcourir. Quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, cette déclaration sera inutile, si elle n'est pas prise avec une célérité qui est rarement possible quand il faut aller devant un juge d'une cour de comté ou de la cour Supérieure. D'après ma propre expérience, je crois que ces dépositions sont aussi bien reçues par des juges de paix que par des juges. Je ne connais pas de dépositions prises avec plus de soin que celles qui sont généralement prises par beaucoup de magistrats.

(Il est ait rapport du bill.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

Sir WILFRID LAURIER: Je propose que la séance soit levée.

M. GEO. TAYLOR: De quoi nous occuperons-nous demain?

Sir WILFRID LAURIER: Des bills, à commencer par celui du Grand-Tronc-Pacifique.

M. MONK: Je me permettrai de faire observer à mon très honorable ami que la session touche à sa fin et que pour hâter et faciliter les travaux de la Chambre, il est important que nous connaissions au juste, le programme du lendemain. Demain beaucoup de députés seront absents. Mettra-t-on les bills en discussion, comme dit le premier ministre, sans ordre préconçu? Aurons-nous à nous occuper du projet de loi sur l'immigration? Nous désirons tous la fin de la session, et on y arriverait plus promptement si nous connaissions, aussi exactement que possible, les questions dont

le Gouvernement entend saisir la Chambre le jour suivant.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai répondu à mon honorable ami que nous nous occuperons des bills en commençant par celui du Grand-Tronc-Pacifique. Nous nous proposons de suivre l'ordre indiqué sur l'ordre du jour, et le projet de loi sur l'immigration sera mis en discussion si cela convient aux honorables députés de la gauche; s'ils ne sont pas prêts, nous passerons à un autre.

M. MONK: L'honorable premier ministre sait bien que si le bill du Grand-Tronc-Pacifique est mis en discussion, la Chambre n'aura pas à s'occuper du bill sur l'immigration demain.

Sir WILFRID LAURIER: J'espère le contraire. Je crois que nous pourrons discuter le bill du Grand-Tronc-Pacifique et d'autres aussi.

M. MONK: Est-il probable que le bill du Grand-Tronc-Pacifique soit mis en discussion?

Sir WILFRID LAURIER: J'ai dit que nous commencerons par celui-là.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et trente-sept minutes, vendredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 30 avril 1909.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 163), déposé par l'honorable M. Sutherland, tendant à constituer en corporation la Prairie Province Trust Company.

DEPOT D'UN PROJET CONCERNANT LA CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) demande à présenter un bill (n° 164) tendant à modifier la loi concernant la caisse de prévoyance des emplovés des chemins de fer intercolonial et de l'île du Prince-Edouard.

—Le changement opéré dans l'administration de l'Intercolonial nous oblige à modifier la désignation du président du bureau de la caisse de prévoyance. Jusqu'ici on l'a désigné sous le titre de gérant général. Ce projet de loi explique ce qu'il faut entendre par gérant général lorsqu'il s'agit de la caisse de prévoyance. Il ne change pas le président.

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

DEPOT D'UN PROJET DE RESOLUTION CONCERNANT LA CONSERVATION DES RESSOURCES NATURELLES.

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture), propose que, lundi prochain, la Chambre se déclare en comité général pour discuter le projet de résolution suivant:

La Chambre est d'avis qu'il y a lieu, au sujet du bill actuellement soumis à la Chambre intitulé: "Loi à l'effet de créer une commission permanente pour la conservation des ressources naturelles du Canada" de pourvoir: a) à la nomination d'un secrétaire de cette commission et des fonctionnaires et commis placés sous sa direction qui seront nécessaires pour exécuter les travaux de la commission, aux appointements qui, en vertu de la loi de 1908 modifiant la loi du service, se rapportent aux divisions et subdivisions du service pour lequel lesdits fonctionnaires et commis pourront être assignés; b) à l'emploi des aides qui seront nécessaires pour les fins de toute investigation ou de tout travail spécial et leur rétribution et dépenses; c) aux déboursés réels du président et des membres de la commission quand ils se rendront aux assemblées de la commission, qu'ils en reviendront et pendant qu'ils assisteront auxdites assemblées, ainsi qu'aux frais de voyage et autres dépenses du président, se rapportant aux travaux de la commission.

—L'objet de ce projet de résolution a été exposé à Son Excellence le Gouverneur général qui le propose à l'examen de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

DEMANDE D'UN DOSSIER.

M. CROCKET: Je désire appeler l'attention sur un ordre de la Chambre, daté du 11 février, concernant le dépôt de tous les rapports et comptes relatifs au levé hydrographique du fleuve Saint-Jean entre Fredericton et Woodstock. Ces documents n'ont pas encore été déposés bien que j'en aie parlé deux fois au ministre des Travaux publics. J'ai reçu des comtés de Charlotte et d'York plusieurs demandes de renseignements à ce sujet, et je désire beaucoup que ce dossier nous soit communiqué le plus tôt possible.

3e LECTURE

De bill (n° 146), déposé par M. Brodeur, tendant à modifier la loi concernant les subventions aux navires transocéaniques.

SUITE DE LA DISCUSSION CONCERNANT UN PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur les articles du bill (n° 128), déposé par M. Fielding, tendant à autoriser un prêt à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique.

Sur l'article 1er.

M. G. TAYLOR (Leeds): Le ministre des Finances déclarait hier qu'on ne se proposait pas de négocier un emprunt remboursable au bout de dix ans, mais qu'il était possible qu'on effectuerait un emprunt à longue échéance, à 25 ou 30 ans, peut-être à 50 ans. Sa déclaration nous porte à croire qu'il n'espère pas que le Grand-Tronc-Pacifique rachète son emprunt à l'expiration des dix années. Examinons la question au point de vue pratique. Un homme d'affaires contracterait-il un emprunt à un taux élevé s'il ne se proposait pas de faire usage des fonds? Si le ministre des Finances a l'intention de recouvrer dans dix ans la somme prêtée au Grand-Tronc-Pacifique—ce qu'il devrait faire—il ne devrait effectuer un emprunt que pour ce laps de temps. Lors du remboursement par la compagnie, il rachètera cet emprunt, quitte à en contracter un autre à un taux d'intérêt moins élevé, s'il a besoin d'autres capitaux. L'emprunt qu'il se propose de faire afin de procurer des fonds au Grand-Tronc-Pacifique portera, dit-il, 4 p. 100 d'intérêt, peut-être un peu plus. Lorsque je jette les yeux en arrière, je constate qu'en 1895 et en 1896, mon collègue, le représentant de Toronto-nord (M. Foster), alors ministre des Finances, contractait des emprunts à 2½ p. 100 environ. Une ère de dépression, qui aurait dû nuire aux emprunts, régnait alors au Canada; malgré les temps d'abondance qui ont suivi, le ministre a réussi à amoindrir le crédit du Canada à tel point qu'il est obligé de payer 4 p. 100 pour se procurer des fonds, tandis que son prédécesseur ne payait que 2½ p. 100. Et il se propose d'emprunter à longue échéance les fonds qu'il remettra au Grand-Tronc-Pacifique et que celui-ci s'engage à rembourser au bout de dix ans.

Ne serait-il pas plus pratique de les emprunter pour dix ans et d'éteindre la dette, lorsque le Grand-Tronc-Pacifique s'acquittera? A cette époque-là, le taux de l'intérêt aura baissé selon toutes les probabilités et, si le ministre a encore besoin d'argent, il pourra s'en procurer à un taux d'intérêt inférieur à 4 p. 100. Pourtant, par la ligne de conduite qu'il adopte, il s'engage à payer 4 p. 100 pendant vingt-cinq, trente, ou même cinquante ans.

Supposons qu'un propriétaire foncier désire entreprendre sur la garantie de son immeuble, mais trouve difficile d'obtenir des avances des prêteurs d'argent, parce que trois hypothèques grèvent déjà sa propriété. Néanmoins, il s'adresse à son voisin qui a de l'argent à prêter et qui possède aussi des biens-fonds. Il lui dit : Si tu te rends sur le marché monétaire et empruntes $10,000 dont j'ai besoin—ce que tu peux faire à de meilleures conditions que moi, j'hypothéquerai ma propriété en ta faveur jusqu'à concurrence du même montant. Dans chaque cas, la durée du prêt est de dix ans. Le temps étant expiré, celui qui emprunte sur le marché monétaire paie sa dette avec les fonds qu'il reçoit du deuxième emprunteur. Puis, s'il a besoin de nouveaux fonds, il les emprunte à un taux d'intérêt moins élevé. Il peut parfois les obtenir alors à 2½ pour 100. Mais le Gouvernement se propose de continuer à payer 4 p. 100 pendant vingt-cinq, trente ou cinquante ans, au lieu d'effectuer un emprunt à 4 p. 100 pour dix ans, puis de faire, au besoin, un nouvel emprunt à un taux d'intérêt plus bas.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je dois contredire entièrement les assertions de mon honorable ami, en autant qu'elles impliquent que les emprunts du présent gouvernement ont été effectués autrement qu'à des conditions favorables, si l'on tient compte de la situation du marché monétaire au moment de l'opération. Un pareil raisonnement est absurde. Il est impossible d'emprunter à des conditions plus favorables que celles que justifie l'état du marché monétaire.

Supposons qu'on envoie à l'étranger un agent d'une grande maison de commerce avec mission d'acheter des maisons. Au retour, son patron lui dit: Je vois que vous avez payé un schelling et six deniers la verge des étoffes qu'on pouvait acheter un schelling et trois deniers il y a quelques années. Par conséquent, vous avez manqué à votre devoir envers la maison que vous représentez. Ne serait-ce pas une bonne répense que de dire: J'ai acheté les marchandises aux meilleures conditions que j'ai pu obtenir à ce moment-là. Eh bien! que vous achetiez de l'argent ou des nouveautés, vous devez payer le prix courant. Dans les deux cas, vous devez subir les exigences du marché. Si l'on applique ce principe, le seul vrai, chaque emprunt que le présent gouvernement a effectué, a été satisfaisant.

Si l'on trouve qu'il soit nécessaire de faire certaines comparaisons entre les emprunts négociés par mes prédécesseurs et ceux que j'ai négociés moi-même durant mon terme d'office, je suis bien persuadé que l'on ne pourra trouver dans ces comparaisons, absolument rien qui puisse le moindrement porter atteinte à la politique suivie par le Gouvernement actuel; et en m'exprimant ainsi, je n'ai nullement l'intention de critiquer la manière d'agir de mes prédécesseurs, qui, je n'en ai pas l'ombre d'un doute, ont obtenu les taux les plus favorables à l'époque où ils ont négocié ces emprunts, eu égard aux conditions qui prévalaient alors.

Quant à vouloir restreindre le gouvernement à la négociation d'un emprunt d'une durée de 10 ans, destiné à couvrir ce prêt, je ne crois pas que ce soit le parti le plus sage. Il est possible que les conditions du

marché nous mettent dans la nécessité de contracter un emprunt de 10 ans, et dans ce cas-là, je me croirais libre de le faire. J'espère cependant qu'il n'en sera pas ainsi. Un emprunt à courte échéance comporte d'ordinaire un taux d'intérêt plus élevé qu'un emprunt à long terme. Lorsque nous nous trouvons dans la nécessité d'emprunter, notre devoir est d'étudier l'état du marché monétaire de négocier l'emprunt au taux le plus faible, aux meilleures conditions, et pour le temps qui s'adapte le mieux aux conditions du moment. J'aurais la même objection à formuler, si l'on proposait un emprunt limté à 25 ou 50 ans, que lorsque on propose une limite de 10 ans. Voilà pour les deux premiers points.

Quant au troisième point, malgré que la chose n'ajoute rien à la force de mon argumentation, je causerai peut-être quelque surprise à mon honorable ami, en lui disant que notre ligne de conduite est la même que celle suivie par l'ancien gouvernement dans le cas de l'emprunt du Pacifique-Canadien. L'emprunt fut fait pour une période de cinq ou six ans. Immédiatement après que la négociation de cet emprunt, le ministre des Finances, alors M. Foster, fut forcé de se rendre sur la place, et il y fit un emprunt remboursable en combien d'années? Cinq ou six? Non. Il le fit pour 50 ans, avec la faculté d'en faire le rachat au bout de 25 ans.

M. SPROULE. Quel était le taux d'intérêt de cet emprunt?

L'hon. M. FIELDING: Je suis bien content que mon honorable ami me pose cette question. On prêta cet argent au Pacifique-Canadien à un taux d'intérêt fixe, 4 p. 100 comme nous nous proposons de le faire à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique, et le ministre se rendit ensuite en Angleterre où il se vit obligé de payer plus de 4 p. 100.

C'est précisément le même mode d'emprunt que j'invite la Chambre à approuver. S'il devait se faire que nous fussions obligés de payer un peu plus de 4 p. 100, nous nous trouverions dans le même cas que mon prédécesseur.

M. LALOR : L'honorable ministre approuve-t-il le mode suivi dans le cas du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. FIELDING: Je n'étais pas ici à cette époque; mais me reportant vers le passé, je n'ai aucune hésitation à dire que je suis content que le Gouvernement ait prêté cet argent au Pacifique-Canadien. Il existait alors une divergence d'idées au sujet de ce mode d'emprunt. Des hommes plus compétents que moi crurent que l'on manquait de prudence, mais il se peut qu'ils aient changé d'opinion depuis. Il est bien facile de posséder une connaissance complète des événements après que ces derniers se sont déroulés sous nos yeux, et les hommes qui formaient la Chambre à cette époque ne pouvaient juger la question qu'au moyen des ressources à leur disposition et des lumières qui pouvaient en ce moment les éclairer. Et plusieurs crurent alors que cette politique n'était pas la plus sage. Je n'exprime d'opinion que pour dire, que, si nous considérons le succès merveilleux qui a couronné l'entreprise du Pacifique-Canadien,—aucun de nous, je l'espère, ne serait prêt à nier, en considérant le passé, que le Gouvernement ait bien fait en lui accordant son aide et son appui.

En tout cas je puis en dire autant, en mon nom personnel. Les membres de la Chambre pourront voir que je puis opposer à tous les arguments que l'on invoque contre moi, le précédent de l'emprunt du Pacifique-Canadien. Je n'y attache pas plus d'importance qu'il ne faut, mais je crois qu'il m'est permis d'y attirer votre attention afin d'illustrer mon argumentation. Certains des membres de la gauche prétendent que nous allons retirer seulement 4 p. 100 et que l'emprunt nous coûtera plus cher. C'est précisément ce qu'on disait de l'emprunt du Pacifique-Canadien, et en réalité, l'intérêt payé sur cet emprunt a été d'un peu plus de 4 p. 100.

L'honorable député demande pourquoi nous ne cherchons pas à faire un emprunt à courte échéance, à 10 ans. Mes prédécesseurs n'ont pas cru qu'il était prudent de le faire dans le cas du Pacifique-Canadien. Ils ont agi en toute liberté, ils sont allés sur le marché monétaire, ils ont vu quels étaient l'état et les conditions de ce marché, ils ont négocié leur emprunt d'après ces conditions, et je n'ai aucun doute qu'ils n'aient obtenu cet argent aux taux les plus favorable. Ne croyez pas que je veuille, par ce qui précède, porter la moindre accusation contre ceux qui ont négocié l'emprunt du Pacifique-Canadien; je désire simplement me servir de cet exemple pour rendre l'état de choses actuel plus clair. Je ne crois cependant pas que cet argument soit nécessaire à la cause. Je maintiens que cet emprunt est une transaction d'affaires très raisonnable, et qui devrait être prise en très sérieuse considération et être favorablement accueillie par les membres de cette Chambre.

M. G. TAYLOR: Je me plains tout particulièrement, de ce que le ministre des Finances prévoit que dans dix ans il ne pourra négocier d'emprunt à moins de 4 p. 100, malgré le progrès et l'avancement qu'il espère, et qu'il a tant de confiance de voir s'accomplir au Canada. Il paraît être sous l'impression que le crédit du pays sera tellement affaibli dans dix ans, qu'il devra demander à la compagnie le remboursement de cet argent, afin de pouvoir faire face à l'échéance de l'emprunt. Si nous pouvons compter sur le grand progrès et les jours heureux qu'il prévoit devoir résulter de la

construction de ce chemin de fer, nous devrions être capables d'emprunter dix millions, dans dix ans, au taux de 2½ p. 100

L'hon. M. FIELDING: Alors mes prédécesseurs doivent avoir. . .

M. G. TAYLOR: Ne vous occupez pas de vos prédécesseurs. C'est vous qui maintenant gérez les affaires.

L'hon. M. FIELDING: Il est vrai que c'est moi qui gère les affaires en ce moment. Mais dans le cas actuel je ne me compare pas avec mes prédécesseurs à leur désavantage. Je dis simplement qu'ils me paraissaient avoir agi en hommes d'affaires bien avisés. Je fais leur éloge. Je ne vois rien aujourd'hui dans cette transaction, qui ne fut convenable et pratique. Je n'ai d'ailleurs rien dit qui pourrait faire croire le contraire. Nous suivons les mêmes méthodes pratiques qu'ils ont suivies. L'honorable député (M. G. Taylor) nous dit que nous prévoyons ne pouvoir emprunter à moins de 4 p. 100 dans dix ans. On aurait pu en dire autant lors de l'emprunt du Pacifique-Canadien. A l'expiration des dix ans, quand l'emprunt aura été remboursé, il est bien probable que le Gouvernement aura encore besoin d'argent pour l'administration et le dévelopement du domaine public, et la position dans laquelle l'on se trouvera alors sera que, au lieu de devoir chercher à négocier un emprunt pour faire face aux dépenses du moment, nous aurons $10,000,000 dans le trésor. Je ne crois donc pas qu'il y ait aucune raison de critiquer à ce sujet-là.

M. PORTER: Je n'ai pas encore entendu le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) donner une réponse convaincante ni satisfaisante à la question qui lui a été posée par ce côté-ci de la Chambre, lui demandant s'il ne vaudrait pas mieux faire en sorte, réglant les conditions de l'emprunt, que l'emprunteur paye au Gouvernement exactement ce qu'il en coûte à ce dernier pour négocier cet emprunt. Un semblant de réponse nous a été accordé mais cela ne me paraît ni satisfaisant ni suffisant. Cet emprunt est devenu nécessaire à cause de circonstances particulières et de conditions spéciales forçant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à prélever ces fonds.

En d'autres mots, le Gouvernement vient au secours du chemin de fer, l'on pourrait dire qu'il fait œuvre de charité, tandis que le Gouvernement accomplit cette œuvre charitable, le ministre des Finances nous informe que s'il se trouve forcé de payer un peu plus de 4 p. 100, l'Etat en subira les conséquences.

En même temps il nous assure que si le Gouvernement peut négocier cet emprunt à un taux quelque peu moindre que 4 p. 100, le pays pourra retirer un profit de cet emprunt. Il ne me semble pas du tout que les circonstances permettent au ministre des Finances de prendre une telle attitude. Le ministre se sentirait-il parfaitement à son aise s'il entendait tinter dans les caisses du trésor un profit provenant de cet indigent et misérable rejeton du Gouvernement? Il me semble que lorsqu'il s'agit d'une œuvre de charité le Gouvernement devrait se contenter—si toutefois on lui rembourse quelque chose—de ce qu'il a dû payer. D'ailleurs, il ne serait pas juste que le Gouvernement, qui a si bien élevé et choyé cet enfant de son choix, cherchât à en retirer un profit au moyen d'une action charitable. Il me semble que le Gouvernement n'outrepasserait pas ses droits,—qu'il serait simplement juste et raisonnable d'exiger du Grand-Tronc-Pacifique que le contrat contienne une clause par laquelle cette compagnie s'engage à payer au Gouvernement le montant exact du coût de cet emprunt. Nous ne désirons pas retirer de profit de cette transaction au préjudice de la compagnie du chemin de fer; nous ne voulons pas non plus subir de perte. Il est très facile de rédiger le contrat de façon à n'avoir ni profit ni perte. Ne serait-ce pas là un moyen raisonnable, juste et équitable de protéger les droits des deux parties?

L'hon. M. FIELDING: Si nous retirons quelque profit de cette entreprise—je n'ai pas dit que nous en ferions, je m'en suis bien gardé—j'avoue franchement que je serai probablement plus à l'aise en faisant tinter dans le coffre public le profit obtenu, que ne l'était mon prédécesser quand il eût à constater le déficit provenant de la précédente entreprise. Et si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, parce qu'elle reçoit cet aide, doit être décrite comme un établissement ou une entreprise taxés d'indigence et de misère, et si ce que nous voulons faire doit porter le nom d'œuvre de charité, je suppose que nous devrons dire également que la compagnie du Pacifique-Canadien, quand on lui consentit ce prêt-là, était également une entreprise de misère et l'emprunt, une œuvre de charité. Je ne voudrais pas appliquer cette définition ni dans l'un ni dans l'autre cas. Le prêt dans les deux cas n'est ni plus ni moins qu'une aide légitime et juste accordée à une grande entreprise. Et lorsque je fais voir à l'honorable député (M. Porter) que dans le cas du Pacifique-Canadien il a été trouvé sage et prudent de prescrire un taux d'intérêt fixe, comme nous le faisons, je n'exige pas qu'il accepte cette déclaration comme un argument concluant; mais je veux simplement lui faire voir que les hommes d'alors comme ceux d'aujourd'hui, dans une transaction commerciale ont pensé et agi de la même manière.

M. PORTER: Cela ne me paraît pas un argument bien convaincant. Si, en étudiant les événements ultérieurs, l'on venait

à prouver que le prêt consenti au Pacifique-Canadien était peu convenable ou mauvais ou qu'il n'était pas négocié aux meilleures conditions que l'on pouvait obtenir, pourquoi le ministre des Finances se servirait-il de cet argument pour commettre ce même mal une seconde fois.

L'hon. M. FIELDING: Je dis que l'on a bien agi.

M. PARKER: Mais mon honorable ami (M. Fielding) n'a pas voulu donner cette réponse à une question qui lui fut posée il y a quelques instants. Il n'a pas émis d'opinion à ce sujet, mais s'en est tenu à l'expression d'opinion faite il y a des années. Si l'on a eu tort dans ce cas-là—et le ministre ne veut pas déclarer que l'on a eu raison—pourquoi en fait-il un argument pour recommencer la même chose? C'est simplement réduire tout le raisonnement à ceci: de deux maux on peut faire un bien. Et il est sur le point de commettre le second mal.

L'hon. M. FIELDING: Excepté que je n'ai pas dit que c'était mal.

M. ARMSTRONG: Le ministre a-t-il essayé d'obtenir de l'argent ailleurs que chez les courtiers de Londres? Je fais cette question parce qu'en parcourant les bulletins financiers des Etats-Unis, je trouve que nos voisins ont une dette totale de $913,000,000 dont $118,400,000 à 4 p. 100, $63,900,000 à 3 p. 100 et le reste à deux p. 100. Je crois être bien renseigné quand je dis que les obligations émises par les Etats-Unis à l'égard du canal de Panama ne portent intérêt qu'à 2 p. 100. Je ne puis pas très bien comprendre comment les Américains réussissent à contracter des emprunts à des taux beaucoup plus bas que nous.

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami veut se donner la peine de bien examiner la question, il découvrira que dans le cas des obligations des Etats-Unis, il existe certains privilèges et certaines exemptions qui leur donnent une valeur toute spéciale. Il verra aussi que les banques sont obligées de détenir une certaine quantité de ces obligations pour garantir la circulation de leurs billets.

Tout cela donne aux obligations des Etats-Unis une valeur spéciale qui ne pourrait s'appliquer aux obligations d'aucun autre pays.

Mon honorable ami a commencé par me demander si j'avais cherché à emprunter de l'argent ailleurs qu'à Londres. Nous n'avons aucune difficulté à emprunter de l'argent aux taux du jour. Nos emprunts sont négociés en général à Londres, parce que Londres est le marché monétaire le plus avantageux du monde. Nous nous tenons au courant des autres marchés, et nous nous en sommes déjà servi pour des emprunts temporaires, et nous tenons compte des conditions qui prévalent aux Etats-Unis. A de certains moments, lorsqu'il paraissait y avoir une grande abondance d'argent aux Etats-Unis, je suis allé aux informations et j'ai toujours trouvé que si nous essayions de négocier nos emprunts aux Etats-Unis, les frais encourus seraient très élevés et le bénéfice net que nous pourrions retirer serait moindre que celui que nous pouvons obtenir à la même époque à Londres.

Il arrive souvent que l'on achète des valeurs étrangères aux banquiers et autres agents financiers des Etats-Unis; ce qui arrive en réalité, c'est que bien que les opérations se fassent aux Etats-Unis, les obligations se négocient à Londres, se vendent et s'achètent aux prix qui ont cours sur la place de Londres. Je puis assurer mon honorable ami que si certaines circonstances, d'après les journaux, semblent indiquer que pour certaines raisons et dans certaines conditions, l'argent est peu cher aux Etats-Unis, cependant pour la négociation de gros emprunts, Londres est encore aujourd'hui, comme depuis nombre d'années, la place la plus avantageuse du monde entier.

M. ARMSTRONG: Je conçois très bien que les banques américaines puissent avoir certains avantages, mais je ne vois pas pourquoi nous payerions deux fois ce que les Etats-Unis paient à l'égard de semblables emprunts. Quand on voit qu'ils paient seulement deux p. 100 sur $700,000,000, on ne peut s'empêcher de croire que nous payions un taux d'intérêt proportionnellement plus élevé.

L'hon. JOHN HAGGART: Ce qui m'intéresse surtout, c'est de savoir comment ces $100,000,000 seront dépensés. J'ai essayé l'autre jour d'obtenir une explication du ministre des Finances et il a déclaré qu'il surveillerait soigneusement le paiement de cet argent et qu'il verrait à ce qu'il ne soit payé qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

C'est un double état que le ministre des Finances a déposé sur le bureau de la Chambre: une estimation sera faite par l'ingénieur du ministère des Chemins de fer, afin d'autoriser et de permettre le paiement d'une dette de $7,100,000, et d'une somme de $10,500,000 pour terminer la section des Pariries. Le Grand-Tronc-Pacifique qui est l'emprunteur demande seulement $9,400,000; d'autre part, cet état porte sur le remboursement d'une somme de $7,000,000 que l'on dit avoir été avancée. Le ministre des Finances dit: Je veillerai au paiement de cette somme d'argent à la compagnie du chemin de fer en exigeant que le travail soit fait et complété.

Mais ce travail est fait et complété depuis longtemps, l'argent est payé à ceux qui ont exécuté l'ouvrage, et il y a le certificat de notre propre ingénieur qui nous

dit que l'ouvrage est fait. Alors pourquoi demandait-on les $7,100,000? Le ministre nous dit que c'est une dette, le remboursement d'un prêt consenti par le Grand-Tronc au Grand-Tronc-Pacifique. Eh bien! nous savons tous à quel point cette prétention est absurde; nous savons tous que le Grand-Tronc n'avait pas $5 à prêter, que la compagnie n'était pas même capable de signer un cautionnement pour un pareil montant. A qui allons-nous payer les $7,100,000? Est-ce pour quelque emprunt contracté par le Grand-Tronc-Pacifique, ou pour un montant de $7,100,000 que cette compagnie se serait fait avancer par quelque banque? Nous devrions avoir tous les détails, nous devrions avoir un état certifié du paiement de ces $7,100,000. Les déclarations faites par le ministre des Finances ne nous apprennent pas à qui nous devons les $7,100,000, ni à qui nous allons les payer. Nous avons sa promesse formelle que nulle partie de cet argent ne sera payée que sur un certificat attestant l'état d'avancement des travaux.

Le montant est payé, l'ouvrage est fait par les entrepreneurs, il ne reste plus à venir aucun état de situation, il y a l'écrit de son propre ingénieur certifiant que le travail est fait et que l'argent est payé. Sûrement le comité a droit d'avoir le renseignement que l'on demande. A qui cette somme de $7,100,000 a-t-elle été faite au Grand-Tronc-Pacifique? A-t-elle été faite à compte des travaux exécutés pour la section des prairies, et pour rien autre chose? Ce renseignement le comité y a droit dans ses moindres détails. On nous demande de faire une avance de 10 millions, de payer $7,100,000 pour une avance d'une sorte ou d'une autre. Les particularités de cette avance ne nous ont pas été communiquées; et le comité, avant de voter cet argent, a sûrement droit à un compte en détail.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas à la compagnie du Grand-Tronc que nous voulons voter de l'argent nous ne votons ces $7,100,000 à aucune compagnie.

L'hon. JOHN HAGGART: A qui donc vous proposez-vous de voter cette somme?

L'hon. M. FIELDING: A personne, nous n'avons pas à nous occuper de cette somme en particulier. Ce que nous avons à faire, c'est de nous assurer qu'avant de payer un sou des deniers levés avec l'aide du Gouvernement, il nous aura été donné un certificat d'ingénieur, établissant que l'argent a été dépensé pour le chemin, et que le travail est là tout fait. Si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, au lieu d'emprunter de l'argent à une banque pour payer ses entrepreneurs, a pu prendre dans la caisse de la compagnie du Grand-Tronc elle-même, c'est son affaire, et nous n'avons rien à y voir. Qu'elle ait pris l'argent dans les coffres du Grand-Tronc ou qu'elle l'ait obtenu d'une banque, cela est sans importance pour nous. Je présume bien que, si elle n'avait pu obtenir cet argent quelque part, on ne se serait pas fait faute de répéter partout qu'un grand nombre d'ouvriers n'avaient pas été payés, les marchands non plus. Mon honorable ami parle de certificats des travaux; mais je dois dire que les travaux n'ont pas été certifiés en vue du payement; seulement nous avons le rapport de nos ingénieurs et les états de la compagnie du Grand-Tronc, nous disant quelles sommes il faut pour finir le chemin. Pour ce dont il s'agit dans le moment, nos ingénieurs disent qu'en substance, c'est bien cela.

L'hon. JOHN HAGGART: Vous dites que l'ouvrage n'a pas été certifié par vos propres ingénieurs.

L'hon. M. FIELDING: En effet, pour ce qui regarde le paiement de quelque argent. Lorsqu'il nous a été démontré, par le rapport de nos ingénieurs, qu'il a été dépensé sept millions, nous serons par là autorisés à prendre sur les fonds levés de quoi payer une juste proportion de cet argent, sans nous demander s'il a été pris dans une banque, dans la caisse d'une autre compagnie de chemin de fer, ou n'importe où ailleurs. Mon honorable ami doit comprendre que cette avance faite à la compagnie du Grand-Tronc, ne diffère guère d'une avance faite par les banques. Nous n'avons pas à nous mettre en peine de savoir si la compagnie avait raison d'avancer cet argent; ceci ne nous regarde pas. Ce qui nous regarde, c'est de nous assurer qu'il ne sera dépensé un sou de cet argent que sur certificat de nos propres ingénieurs établissant une dépense réelle effectuée pour l'entreprise. Ce n'est pas moi qui le dis, mais la loi elle-même dans son annexe. Je voudrais que mon honorable ami se défasse de cette idée, que nous allons payer 7 millions à la compagnie du Grand-Tronc. Si le Grand-Tronc-Pacifique avait emprunté 7 millions à une banque, nous n'aurions rien à y voir. Nous paierons cet argent au Grand-Tronc-Pacifique en vertu du contrat qui nous lie, mais nous le paierons sur preuve que l'argent a été employé dans les travaux. Cela me paraît tout simple, et je suis sûr qu'après réflexion, mon honorable ami reconnaîtra que la chose est juste et raisonnable.

L'hon. JOHN HAGGART: Vous savez déjà si l'argent a été employé dans les travaux.

L'hon. M. FIELDING: Il n'a pas encore été fait de paiements.

L'hon. JOHN HAGGART: Vous avez de la compagnie du Grand-Tronc un rap-

port établissant qu'elle a avancé $7,100,000, et, sans un certificat de votre propre ingénieur, il ne vous serait pas permis de rien payer avec le produit de l'emprunt. Votre ingénieur vous a adressé un rapport sur l'exactitude des comptes, lequel rapport confirme dans tous ses détails celui de la compagnie. Un employé du ministère des Chemins de fer a été examiner les comptes du Grand-Tronc-Pacifique, et il en a attesté l'exactitude. Pourquoi alors refuser de nous laisser savoir sous quelle forme se présente, pour ces $7,100,000, la réclamation du Grand-Tronc? Vous n'avez pas de nouvel examen de compte à faire ni un autre certificat à obtenir de vos ingénieurs. Ce certificat, vous l'avez déjà, et il établit que l'ouvrage est terminé. Cet ouvrage, vous l'avez payé dans une certaine mesure; en tant du moins qu'il s'agit de cette somme de $7,100,000. Il est vrai qu'il nous faudra de nouveaux certificats pour le reste des dix millions.

L'Etat est ici un dépositaire, il a entre les mains une certaine somme d'argent, et le reste des dix millions, après paiement des $7,100,000, devra servir à compléter la section des prairies. Mais, quant à cette somme de sept millions, ce devrait être une opération terminée. Vous avez le certificat de vos ingénieurs qui vous dit que l'ouvrage est fini. Le montant a été payé et les comptes ont été vérifiés au ministère des Chemins de fer et des Canaux. Après tout cela, il me paraît évident que nous avons droit à ce qu'on nous indique les créanciers de cette somme, et sous quelle forme s'est effectué le paiement des $7,100,000.

L'hon. M. FIELDING: Je suis fâché de n'avoir pu réussir à contenter mon honorable ami. Je n'oublie pas combien il me dépasse par le savoir et l'expérience, mais je maintiens que nous n'avons rien à voir à ces $7,100,000. Un député de la gauche me demande combien la compagnie du Grand-Tronc a sous une forme ou sous une autre, mis dans l'entreprise. Le renseignement est ici: elle y a mis 7 millions. Après cela, elle se trouve dans la même situation que si c'était la banque de Montréal qui eût prêté 7 millions à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. En quoi pareille opération pourrait-elle nous concerner?

L'hon. JOHN HAGGART: Je vais le dire à mon honorable ami. Mettons, par exemple, que partie de cette somme ait servi à payer ceux qui viennent ici faire les couloirs, ou encore que partie de cette somme soit une seule et même chose avec ce compte qu'a étudié le comité des comptes publics, et à l'occasion duquel nous avons constaté la disparition de certains papiers, cela ne nous donne-t-il pas le droit d'insister? Quand vous venez ici nous demander 10 millions, sur lesquels il a déjà été payé la somme de $7,100,000, n'avons-nous pas le droit de savoir sous quelle forme cet argent a été payé?

L'hon. M. FIELDING: Je dois reconnaître que mon honorable ami est mieux informé que moi au sujet des dépenses qui se peuvent faire pour services rendus dans nos couloirs, ou autres de cette nature; mais je n'en persiste pas moins à déclarer que notre demande n'a pas pour objet de payer 7 millions au Grand-Tronc et qu'il ne nous appartient pas de faire une enquête pour savoir quel usage a été fait de cet argent.

Le Grand-Tronc se trouve exactement dans la position d'une banque qui aurait prêté cette somme à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour les fins de son entreprise. Nous n'avons rien à voir à cela. La question ne pourrait se poser qu'entre la compagnie et la banque. Dans le cas actuel l'affaire se présente entre une compagnie et une autre compagnie. Que le Grand-Tronc ait emprunté, ou que l'emprunt se soit effectué par son crédit, ce sont là des questions fort intéressantes en soi; mais elles sont sans rapport avec l'emprunt dont il s'agit dans le moment. Notre intérêt est de voir ce qui sera fait de l'argent que nous allons prêter à la compagnie et le projet de loi soumis à notre considération porte qu'il ne sera rien payé au Grand-Tronc-Pacifique sur cet argent à moins qu'un certificat de l'ingénieur ne nous atteste une dépense réelle représentée par des travaux qui se voient.

M. SPROULE: Nous nous sommes engagés à aider une entreprise sous forme de garanties ou autrement. Pour le reste, c'est la compagnie du Grand-Tronc qui en a répondu. Cette dernière était tenue de trouver l'argent qui manquait. Nous avons rempli notre part d'obligations. Voici aujourd'hui que le Grand-Tronc-Pacifique vient nous demander un nouveau prêt, c'est-à-dire dix millions; et on avoue que, sur ces dix millions, il en faudra prendre sept pour rembourser au Grand-Tronc l'avance qu'il a faite de pareille somme, avance qu'il était tenu de faire.

L'hon. M. FIELDING: Nullement.

M. SPROULE: Cela faisait partie de ses obligations de trouver cette somme.

L'hon. M. FIELDING: Non.

M. SPROULE: Je dis oui; il était convenu qu'il avancerait cet argent ou qu'il se porterait à l'aide du Grand-Tronc-Pacifique pour lui permettre de mener à bonne fin son entreprise. Il a avancé l'argent, et maintenant il se tourne de notre côté et nous demande la forte somme pour que ces 7 millions lui soient remboursés à lui. Nous pourrions, il me semble, lui répondre: Il est vrai que vous avez avancé 7 millions pour ce chemin, mais c'est à quoi vous étiez tenu, et rien ne nous oblige aujourd'hui à lever des fonds qui serviraient à vous rembourser. Nous voulons que vous exécutiez votre part du marché. C'est ce

que la compagnie a fait par cette avance, et pour nous, nous faisons tout ce que l'on pouvait attendre de nous.

L'hon. M. FIELDING: L'erreur que commet mon honorable ami, c'est de penser que le Grand-Tronc était tenu d'avancer cet argent.

M. SPROULE : Non, ce n'est pas tout à fait cela que j'ai dit, mais qu'il était convenu que la compagnie devait se porter à l'aide du Grand-Tronc-Pacifique et lui trouver de l'argent par garantie ou autrement.

L'hon. M. FIELDING: Ce qu'a dit mon honorable ami, c'est que la compagnie était tenue d'avancer l'argent et que cela faisait partie de ses obligations.

M. SPROULE : Je n'ai pas dit: "tenue d'avancer l'argent"; j'ai dit: "tenue de se porter à l'aide et de fournir sa garantie pour un emprunt nécessaire".

L'hon. M. FIELDING: Il convient de distinguer entre ces deux choses. Le Grand-Tronc n'a jamais pensé qu'il faudrait prendre sur sa recette 7 millions pour les mettre dans la construction de ce chemin; il ne s'est jamais engagé à avancer un sou à cette compagnie. Ce que le Grand-Tronc a fait, c'est exactement ce qu'il se propose de faire aujourd'hui; c'est-à-dire qu'il a garanti les obligations de la section de l'ouest. Il s'est engagé à cela, et il ne cherche pas à esquiver sa responsabilité. Ce qu'il a promis de faire il est prêt à le faire, et par cette loi la compagnie est sommée d'agir; mais pour des raisons qui touchent à l'état actuel du marché, l'on a pensé qu'il valait mieux ne pas mettre la compagnie dans l'obligation d'engager sa garantie. Si le Grand-Tronc était tenu d'avancer au Grand-Tronc-Pacifique ces 7 millions et que, sans l'avoir fait, il viendrait nous demander de prendre sa place, l'honorable député aurait quelque peu raison dans ce qu'il dit; mais telle n'est pas la situation. Ce que le Grand-Tronc s'est obligé de faire, il le fait par voie de garantie de ses obligations.

M. R. L. BORDEN: Il ne nous serait pas possible d'admettre ce que vient de dire le ministre des Finances, que le Grand-Tronc va garantir les obligations, non pas pour solde, mais pour une certaine somme.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai voulu montrer qu'il fallait distinguer entre l'engagement d'avancer les fonds et l'engagement de garantir les obligations. Ce n'était pas la question des obligations que j'étais en train de discuter.

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) avait simplement dit au ministre des Finances, que le Grand-Tronc était tenu de garantir les obligations. nécessaires pour obtenir les fonds afin de terminer les travaux de la section de l'Ouest.

M. T. S. SPROULE.

L'hon. M. FIELDING: Oui.

M. R. L. BORDEN: J'ai cru que le ministre des Finances mettait en doute la vérité de cette déclaration de mon honorable ami.

L'hon. M. FIELDING: Non point.

M. R. L. BORDEN: J'ai donc bien mal entendu. Pour ce qui est du contrat, la chose ne fait pas de doute.

Comme les obligations à être garanties par le Gouvernement ne portent que sur une partie des frais de construction de la division de l'ouest, la compagnie se porte par les présentes garante que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada garantira les obligations de la compagnie pour le reste requis pour la construction de ladite division de l'ouest, non compris les 20 millions nécessaires à l'outillage initial, auquel la compagnie est requise de pourvoir par le paragraphe 22 de cette convention.

La compagnie du Grand-Tronc devait donc garantir les obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour ce qu'exigerait en sus l'établissement de la division de l'ouest, c'est-à-dire ce qu'il faudrait ajouter à l'aide donnée par le Gouvernement, et il n'y a pas de doute que mon honorable ami (M. Sproule) n'ait eu parfaitement raison dans ce qu'il a dit.

L'hon. M. FIELDING : C'est bien, en effet, ce à quoi le Grand-Tronc s'est obligé.

M. R. L. BORDEN: Une convention passée entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc oblige cette dernière compagnie à exécuter cette partie du contrat, ce qui fait que mon honorable ami (M. Sproule) a raison.

L'hon. M. FIELDING: J'avais cru que l'honorable député (M. Sproule) soutenait que le Grand-Tronc était tenu d'avancer l'argent, qu'après l'avoir fait il cherchait à se faire rembourser. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami vient clairement d'expliquer que ce n'était pas ce qu'avait soutenu l'honorable député.

M. R. L. BORDEN: Le Grand-Tronc est obligé à cette garantie, et le Gouvernement fait ici office de banquier.

L'hon. M. FIELDING: C'est bien cela.

M. R. L. BORDEN: Et le Grand-Tronc reprend ses 7 millions

L'hon. M. FIELDING : Ceci n'a aucun rapport à l'affaire.

M. R. L. BORDEN. Le 22 février dernier, j'ai demandé au Gouvernement quel chiffre d'obligations la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc avait garanti pour l'établissement de la division de l'ouest du Transcontinental, et voici la réponse qui m'a été donnée :

Pour la section des prairies, obligations de la série A, au montant de £2,100,000; pour la section des prairies, obligations de la série B, au montant de £1,354,000.

Ce qui fait de 15 à 16 millions de dollars. Mais dans la lettre du 16 novembre 1908 de M. Hayes au ministre des Finances, il dit :

Vu que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada a jusqu'à cette date garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour un chiffre de plus de 30 millions, dont le produit a été employé dans la construction du chemin et pour le matériel, et, de plus qu'elle a fait à même ses fonds de fortes avances pour maintenir la continuation des travaux, il faut nécessairemnet que nous recevions du Gouvernement l'aide nouvelle que nous lui demandons.

Pourquoi de 16 millions passer ainsi à 50 millions? Je ne peux pas croire que tout cela soit pour du matériel.

L'hon. M. FIELDING: Cette différence s'explique en ce que les obligations relatives au matériel représentent une somme très considérable.

M. R. L. BORDEN: Il se peut que je sois fort ignorant de la marche à suivre dans ces sortes d'affaires, mais il me semble que ce n'est guère pratique d'engager le garantie du Grand-Tronc pour du matériel dont il ne sera fait usage que dans cinq ans, et puis de prendre cela comme excuse pour demander de l'aide au Gouvernebert. Quiconque a les yeux ouverts sait que partie de ce matériel a depuis 2 ou 3 ans continuellement servi sur les lignes du Grand-Tronc, et, malgré cela, voici que M. Hayes invoque avec le plus grand sérieux, à l'appui de la demande qu'il fait au Gouvernement de venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique, une garantie donnée pour du matériel qui a servi non pas au Grand-Tronc-Pacifique, mais aux diverses lignes du Grand-Tronc.

L'hon. M. FIELDING: Il existe une disposition distincte quant aux obligations du matériel, et je ne vois pas quel rapport cela pourrait avoir avec l'affaire qui nous occupe en ce moment. A mon sens, il ne serait pas sage pour le Grand-Tronc-Pacique d'attendre que le chemin soit terminé pour se mettre en quête de matériel. Si tout va bien, une bonne partie de ce matériel deviendra nécessaire pour l'exploitation du chemin cette année même, et, bien que je n'aie aucun renseignement sur la chose, je suppose bien que, si la compagnie du Grand-Tronc ou d'autres compagnies empruntent des wagons construits pour le Grand-Tronc-Pacifique, et dont il n'a pas immédiatement à faire usage, ces autres compagnies lui en tiendront compte suivant l'ordinaire des affaires.

M. R. L. BORDEN: Si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne savait pas qu'elle peut toujours s'adresser pour de l'aide à la source où elle vient aujourd'hui, j'imagine qu'elle hésiterait à s'engager dans des opérations aussi peu pratiques. Il est juste qu'elle fasse provision d'avance, mais non pas devancer de deux ou trois ans l'époque où elle en aura besoin, et se servir de ce matériel sur des lignes pour lesquelles il n'a pas été destiné. Lorsque la députation discutait les contrats de 1903 et 1904, elle ne s'attendait sûrement pas que la garantie stipulée dans ses contrats serait utilisée, en attendant, pour pourvoir de matériel le réseau du Grand-Tronc. Moins encore a-t-on pu s'attendre qu'après avoir ainsi agi, on se servirait de cela comme argument, auprès du Gouvernement, pour l'engager a fournir une nouvelle aide à la compagnie, surtout quand cette compagnie qui a joui de ce matériel passait en 1903 pour être l'instigatrice et la seule bénéficiaire de toute l'entreprise.

L'hon. M. FIELDING: Le seul rapport qu'il y a entre les deux chose, c'est que la compagnie du Grand-Tronc, dans l'énonciation qu'elle a fait de l'obligation par elle assumée dans cette entreprise, n'hésite pas à déclarer qu'elle a garanti ses obligations. J'aime mieux que le Grand-Tronc-Pacifique s'assure d'avance du matériel dont il aura besoin, que de découvrir, quand viendra ce besoin, qu'il n'en a pas suffisamment pour faire face aux affaires. Que nous importe si la compagnie a eu le matériel en 1908 ou si c'est en 1910 qu'elle l'aura, puisque c'est son argent qu'elle dépense et non le nôtre, pour ce qui regarde cette partie de l'entreprise.

M. R. L. BORDEN: En ce cas c'est fort mal à propos que M. Hayes fait cette mention dans sa lettre.

L'hon. M. FIELDING: M. Hayes avait parfaitement raison de faire connaître à quel point la compagnie du Grand-Tronc engageait son crédit dans l'intreprise, d'autant qu'on a assez répété que le Gouvernement faisait tout dans l'affaire, et la compagnie du Grand-Tronc absolument rien.

M. R. L. BORDEN: Où le matériel a-t-il été pris?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire au juste; mais, pour une bonne partie, je sais qu'il a été fourni par la province de la Nouvelle-Ecosse; car j'ai de mes yeux vu des wagons portant le nom bien connu de la maison Rhodes, Curry et Cie.

M. F. W. MACLEAN: Il n'en a pas été pris dans la province d'Ontario?

L'hon. M. FIELDING: C'est sans doute qu'à la Nouvelle-Ecosse on a bien voulu les livrer à meilleur marché. Au reste, je parle de mémoire seulement et je me ferai un devoir de faire parvenir à la Chambre le renseignement demandé.

M. R. L. BORDEN: Je crois qu'il s'est formé une compagnie ayant pour objet de fournir ce matériel.

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire; je n'en sais absolument rien.

M. GEORGE TAYLOR: Est-ce que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas pris au Grand-Tronc un grand nombre de vieux wagons, sur lesquels le nom a été changé?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire; mais, comme cela ne s'est pas fait avec l'argent de l'Etat, je ne crois pas que nous devrions nous tourmenter si fort à ce propos.

M. SPROULE: Je croyais qu'une disposition de la loi autorisait la création d'une compagnie distincte, qui se chargerait de fournir ce matériel, lequel lui serait payé sur les recettes du Grand-Tronc-Pacifique quand serait mis en usage ce matériel, qui, en attendant, répondait de la dette. L'on a dans le temps beaucoup insisté sur l'importance de cette disposition de la loi qui permettrait à la ligne de se pourvoir de matériel sans avoir trop à demander à son crédit. Si cette garantie dont parle le Grand-Tron a été en partie donnée pour cela, que devient la compagnie qui devait se former en vue de ce matériel? Comment pouvons-nous savoir jusqu'à quel point cette garantie se rattache au matériel, quelle en est l'importance, où il a été acheté?

L'hon. M. FIELDING: Je ne pense pas que telle compagnie ait existé.

M. SPROULE: La loi a certainement prévu le cas. Je me souviens d'avoir entendu M. Osler dire que c'était une pratique courante et fort utile sur les chemins de fer.

L'hon. M. FIELDING: Sans doute qu'un tel procédé a lieu sur certaines lignes, mais ce n'a pas été le cas ici.

M. MIDDLEBRO: Le ministre sait-il combien, sur ces 7 millions que le Grand-Tronc-Pacifique a empruntés du Grand-Tronc, il a été réellement dépensé pour l'assisse même du chemin?

L'hon. M. FIELDING: Il n'y a que l'établissement du chemin qui nous concerne, et nous ne pouvons reconnaître que les paiements faits à cette fin.

M. MIDDLEBRO: Il se peut que tout cet argent soit allé en achats pour le Grand-Tronc-Pacifique, d'un matériel dont le Grand-Tronc se sert actuellement.

L'hon. M. FIELDING: Si c'était comme cela, la compagnie ne pourrait rien se faire rembourser en vertu de cette loi.

M. MIDDLEBRO: Ce serait de la part du Grand-Tronc, avoir d'autant engagé son crédit, au détriment des intérêts du Grand-Tronc-Pacifique, qui, par suite, se voit dans la nécessité de s'adresser à nous pour un nouveau prêt. Si le Grand-Tronc n'avait pas avancé cet argent pour l'achat d'un matériel dont il se sert moyennant quatre pour cent, non compris les réparations et l'entretien, il me semble qu'il aurait 7 millions de plus à mettre dans la construction du chemin, et il n'y aurait pas eu lieu de venir ici nous demander 10 millions.

M. CROTHERS: Le ministre pourrait-il nous expliquer clairement si ces 10 millions vont être employés pour des travaux à faire, des matériaux à se procurer, ou bien si quelque partie de cette somme va servir à payer des travaux déjà faits ou des matériaux déjà achetés.

L'hon. M. FIELDING: Si on nous demande de payer des travaux déjà faits, des matériaux déjà fournis, et pour lesquels on a déjà reçu de l'argent, il est certain que l'on n'obtiendra rien de nous; mais si des ouvrages ont été exécutés à l'aide d'avances faites par le Grand-Tronc ou par qui que ce soit, la compagnie, si ces ouvrages n'ont jamais été passés en compte, n'ont pas été acceptés par l'ingénieur, la compagnie, dis-je, aura indibutablement le droit de prendre sur cet argent de quoi les payer.

M. CROTHERS: Ce que je veux, c'est de savoir si ces 10 millions vont servir entièrement à payer un travail déjà fait, de façon qu'il ne restera rien pour continuer la ligne jusqu'aux montagnes.

L'hon. M. FIELDING: Si le Grand-Tronc a avancé de l'argent qui a été employé sur le chemin, il a le droit de le recouvrer du Grand-Tronc-Pacifique, et si cet avance s'est élevée à 7 millions, il ne restera sur ce fonds que 3 millions pour continuer les travaux.

M. CROTHERS: Est-il possible que l'on ait dépensé pour la fondation du chemin une somme de 7 millions et que mon honorable ami n'en puisse rien savoir par quelque rapport de ses ingénieurs?

L'hon. M. FIELDING. Nos ingénieurs savent où en sont les travaux; connaissent l'état du chemin. Nous savons que des sommes considérables y ont été dépensées, et les états du Grand-Tronc à ce sujet sont vraisemblablement exacts; mais, quant à nous, il nous faut connaître que l'ouvrage a été exécuté, il nous faut le certificat des ingénieurs avant que nous versions l'argent.

M. CROTHERS: Est-ce que les états du Grand-Tronc sont de nature à faire penser qu'il a mis dans la construction du chemin une somme de 7 millions dont mon honorable ami n'aurait aucun rapport de ses ingénieurs? Et si ces rapports existent, l'administration sait déjà combien, sur cette somme de 7 millions, il a été réellement

dépensé, et pour quelle somme il existe des rapports des ingénieurs. Est-il possible que le ministre des Finances ne sache pas pour combien, sur ces 7 millions, il n'existe aucun rapport de ses ingénieurs.

L'hon. M. FIELDING: C'est surtout quand il nous est demandé de l'argent que le rapport de nos ingénieurs devient nécessaire. Quand le Grand-Tronc-Pacifique vient nous dire: Il faut tant, c'est alors que nous exigeons le rapport et le certificat de nos ingénieurs. A cette fin, notre ingénieur en chef a une couple d'agents qui parcourent la ligne, et qui l'informent constamment de l'état des travaux, mais nous ne nous intéressons à la chose que pour le côté financier, et quand la compagnie s'adresse à nous pour des fonds. Lorsque cet argent est pris sur un fond particulier qui est sous notre contrôle, nous nous assurons toujours qu'il y a eu de l'ouvrage de fait et quelque dépense d'effectuée.

M. CROTHERS: Le renseignement que nous demandons devrait nous être fourni.

L'hon. M. FIELDING: Si le renseignement ne se trouve pas dans les pièces déjà fournies et que mon honorable ami veuille bien préciser ce qui manque, je verrai à l'obtenir si la chose est en mon pouvoir.

L'hon. M. HAGGART: Je veux qu'on nous déclare catégoriquement que cette somme sera dépensée pour la fondation du chemin ou pour des gares dans les sections des prairies.

L'hon. M. FIELDING: Oui.

L'hon. M. HAGGART: Qu'elle ne s'appliquera pas au paiement de matériel ou rien de cette sorte.

L'hon. M. FIELDING: Non. Ce que j'en sais, c'est que pas un sou de cette somme ne peut s'appliquer à autre chose qu'à la construction du chemin sur la section des praires.

M. PERLEY: Quel est l'article de l'annexe où cela est dit?

L'hon. M. FIELDING: Page 18, je crois; là où il est question de la garantie.

L'hon. M. PERLEY: Le ministre a dit que cette question d'avancer de l'argent au Grand-Tronc-Pacifique pour du matériel n'a rien à faire à cela.

L'hon. M. FIELDING: Non, ce n'est pas tout à fait cela que j'ai dit.

M. PERLEY: En ce cas, il faut que nous soyons assurés d'une chose, c'est que cet argent ne sera pas employé à des fins auxquelles nous n'avons rien à voir. Nous avons droit de savoir que, sur ces 10 millions, on en prendra 7 pour payer un matériel que le Grand-Tronc est tenu de fournir lui-même au Grand-Tronc-Pacifique, mais que la totalité de ces 7 millions se dépensera pour la fondation.

L'hon. M. FIELDING: Je déclare sans hésitation que cet argent, ainsi que mon honorable ami le verra par les articles relatifs à la garantie, a pour objet d'avancer la construction du chemin de fer, et non pas d'outiller la section des prairies.

M. MIDDLEBRO: Si cette somme de 7 millions a passé en achat de matériel, c'est donc trop tôt que la compagnie en demande le remboursement, car elle n'a pas besoin de cette somme pour ce qu'elle est supposée en vouloir faire.

L'hon. M. FIELDING: J'en donne à la Chambre l'assurance, et je le fais sans ambages: pas un sou ne saurait être distrait de cette somme pour d'autres fins que la construction de la section des prairies, ainsi qu'il est prescrit au chapitre de la garantie.

M. MIDDLEBRO: Il s'agira de savoir si cet argent servira à rembourser des avances faites pour du matériel auquel nous n'avons rien à voir.

L'hon. M. FIELDING: Pas un sou de cette somme ne peut être distrait pour du matériel. Il est pourvu à cela d'une autre manière.

M. MIDDLEBRO: L'honorable ministre ne sait quelle partie de ces 7 millions va servir à payer du matériel roulant à la compagnie du Grand-Tronc.

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avons pas un sou à payer au Grand-Tronc. Nous paierons au Grand-Tronc-Pacifique, sur certificat de nos ingénieurs, et à prendre sur ces 10 millions tout ce qui sera démontré être allé à la construction, et à la construction seulement. Pour les 7 millions, bien qu'il puisse être intéressant pour la Chambre d'avoir reçu communication de ce renseignement, il n'a rien à faire dans la question.. Pour tout dollar qu'on nous réclame, il nous faudra, avant de payer, que nous sachions s'il a bien été dépensé dans la construction de la section des prairies et non dans des achats de matériel.

M. MIDDLEBRO: Voici quelle différence cela fait: il peut arriver qu'un ingénieur se laisse gagner à certifier qu'on a mis dans la fondation de la voie 7 millions de plus qu'il n'a été réellement dépensé, et je veux savoir si, de fait, ces 7 millions sont de l'argent déjà dépensé ou si vous prenez l'argent du Grand-Tronc-Pacifique pour payer le Grand-Tronc.

L'hon. M. FIELDING: Nous n'allons rien donner au Grand-Tronc, ni pour du matériel ni pour quoi que ce soit. Le Grand-Tronc fait ici en quelque sorte office de banquier pour l'autre compagnie. Si le Grand-Tronc-Pacifique a eu besoin de 7 millions, et qu'il les ait trouvés, il nous importe peu de savoir si c'est la compagnie

mère qui les lui a fournis, ou s'il les a eus à la banque ou ailleurs, et cela n'entre pas dans nos calculs. Avant de rien payer sur cette somme, l'ingénieur devra avoir certifié qu'il a été fait de l'ouvrage pour autant dans la construction du chemin. L'argent nécessaire à cette ligne est pris à deux sources: il y a d'abord ce que produit la garantie du Gouvernement et ensuite celle du Grand-Tronc, dans des proportions déterminées. Avant d'établir cette proportion, il nous faut connaître combien il a été dépensé pour le chemin, pour la fondation même de la voie dans toute sa longueur. Cela déterminé, nous attribuons à chaque fonds sa juste proportion; et, avant de rien tirer de ce fonds, il nous faut l'écrit de l'ingénieur attestant que les travaux sont là qui représentent l'argent qui en sortira.

M. MIDDLEBRO: Je suppose que le ministre des Finances envoie demain son ingénieur sur le terrain pour s'assurer combien il a été dépensé pour la fondation de la ligne et que, par le rapport de son ingénieur, il demeure constant que le Grand-Tronc-Pacifique a reçu suffisamment pour payer les travaux jusque-là exécutés; que, par suite, les 7 millions ne deviendront exigibles qu'après qu'il aura été fait pour 7 autres millions de travaux, serait-il excusable de laisser aller ces 7 millions pour des travaux à venir? Ne semble-t-il pas que le Grand-Tronc-Pacifique reçoit cette somme de 7 millions pour payer du matériel?

L'hon. M. FIELDING: En ce qui regarde le matériel, je puis assurer de la façon la plus formelle qu'il n'est nullement question de cela; que, bien plus, la convention même rend la chose impossible.

M. MIDDLEBRO : Je vois par les réponses du ministre des Finances au chef de l'opposition que $27,031,000 ont été dépensés jusqu'ici sur la section des plaines, sur laquelle il faudra dépenser encore $5,166,000, et que nous avons à rembourser $7,000,000 au chemin de fer du Grand-Tronc, c'est-à-dire qu'il reste à payer $12,200,000 sur un emprunt de $10,000,000. D'où viendront les deux autres millions pour compléter la section des plaines?

L'hon. M. FIELDING : Nous n'avons rien à payer au chemin de fer du Grand-Tronc.

M. NORTHRUP : Bien que le ministre des Finances ait déclaré distinctement que ce n'est pas l'intention du Gouvernement de donner ostensiblement et publiquement des fonds au Grand-Tronc-Pacifique pour acheter du matériel roulant, il est possible qu'il atteigne le même résultat par un autre moyen. Les informations contenues dans le très intéressant précis qu'il a déposé font ressortir assez clairement certains faits. Le premier, c'est que le Grand-Tronc-Pacifique a tout l'argent voulu pour compléter sa ligne. S'il a assez de ces $10,000,000 pour la compléter, alors il est certain qu'il en avait amplement, puisqu'il a affecté $8,000,000 à l'achat de matériel roulant. Si le Grand-Tronc-Pacifique eût voulu terminer ses travaux, il avait apparemment tous les capitaux nécessaires. Est-ce que ce n'est pas ainsi, par exemple, que les choses se sont passées, à en juger par le précis en question? Le Grand-Tronc-Pacifique ayant les fonds disponibles pour construire cette ligne, excepté peut-être la différence entre $8,000,000 et $10,000,000, ne se serait-il pas fait le raisonnement suivant : " Non, nous ne terminerons pas notre ligne; nous allons acheter du matériel roulant, dont nous n'avons pas besoin, c'est vrai, mais dont le Grand-Tronc a besoin, et pour lequel il serait obligé de débourser son argent." Alors, le Grand-Tronc-Pacifique donne ces $7,000,000 au Grand-Tronc pour acheter du roulant, et déclare ensuite les avoir employés à la construction. De cette façon le chemin de fer du Grand-Tronc a pu prendre $8,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique et en acheter du matériel roulant, tandis qu'il lui a prêté à 4 p. 100 l'argent requis à la construction. Si c'est ce qui a été fait, le chemin de fer du Grand-Tronc dit maintenant au Grand-Tronc-Pacifique : " Vous avez $10,000,000 disponibles, remboursez-nous les fonds que nous avons engagés dans la construction et le Gouvernement est tenu d'aider d'autant." La seule raison qui oblige le Gouvernement à débourser, c'est que le chemin de fer du Grand-Tronc, au lieu de payer pour son propre matériel roulant, a préféré avancer ses fonds au Grand-Tronc-Pacifique pour le lui acheter.

L'hon. M. FIELDING : Je ne crois pas que ce soit possible.

M. BAIN : J'aimerais avoir des informations sur les estimations qui furent faites lorsque ce projet fut proposé à la Chambre, le 11 août 1903. M. Blair était à ce moment ministre des Chemins de fer et des Canaux, et lorsqu'il fit son exposé à la Chambre, il plaça à $139,000,000 le montant des obligations directes et indirectes que ce projet allait coûter au pays. Plusieurs estimations ont été données à la Chambre, depuis les quelques jours que ce débat est commencé, et on en est rendu, je crois, à $250,000,000 environ, un montant qui excède considérablement les calculs de M. Blair, alors ministre des Chemins de fer et des Canaux, que le Gouvernement taxait en ce moment de grande exagération. Je suppose que le Gouvernement a depuis vérifié ces calculs, qui représentaient pour M. Blair la somme de $139,000,000. Puis-je

m'enquérir si c'est le ministre des Chemins de fer ou le ministre des Finances ou quelqu'un d'autorisé par le Gouvernement qui a vérifié ces chiffres? Car il est important de savoir sur quels calculs est basée la nouvelle estimation.

L'hon. M. FIELDING: Ces détails peuvent en effet offrir un certain intérêt et méritent qu'on les discute, mais je ne vois pas quelle portée ils peuvent avoir sur la transaction proposée. C'est pourquoi je n'ai porté aucune attention à cette question. Je sais que l'honorable ministre des Chemin de fer (l'honorable M. Graham) a donné récemment les informations les plus complètes au sujet du coût probable de la ligne. Je sais que l'estimation est beaucoup plus considérable que nous l'avions espéré, ce qui est fort regrettable, mais il ne paraît pas possible d'y remédier. Si le prix de la division appelée division de l'est, dont on a souvent parlé, avait été beaucoup plus élevé que nous l'avions calculé, tandis que d'autres lignes, dont le prix avait été estimé vers le même temps auraient été construites sans aucune augmentation des dépenses, j'aurais pu croire, peut-être, qu'il y avait lieu de critiquer le Gouvernement ou ses commissaires pour le prix de cette division. Mais, quand nous voyons que tous les chemins de fer coûtent partout plus cher que l'évaluation originale, quand nous voyons que le Grand-Tronc-Pacifique, malgré toute l'expérience et les talents qui le servent—car il a pour lui l'avantage des services, de l'expérience et de l'habileté des ingénieurs du Grand-Tronc—est obligé de débourser de si forts montants au delà de l'estimation primitive d'une partie de sa ligne, nous pouvons, il me semble, traiter avec plus d'indulgence le résultat des efforts des commissaires chargés de la tâche de conduire la construction de la division de l'est.

Ces demandes sont en effet aussi intéressantes qu'importantes, mais je crois que la réponse donnée par le ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Graham) couvre passablement la question posée par l'honorable député (M. Blain). Dans tous les cas, je ne vois pas que ces détails aient une grande portée sur la question de l'emprunt. Il s'agit ici de prêter de l'argent à la compagnie, tout comme le ferait une banque, et quel que soit le prix de la ligne, fût-il élevé ou modique, il n'est pas affecté par cette opération, si ce n'est, par voie d'explication, que l'augmentation du prix de la ligne force la compagnie à emprunter.

M. BLAIN: Le Gouvernement aurait-il objection à déposer les calculs sur lesquels M. Blair basa dans le temps son estimation du coût de la ligne? J'ai le droit de croire qu'étant ministre des Chemins de fer, il a dû, avant de déclarer à la Chambre ce qu'allait coûter la construction de cette grande ligne nationale, se baser sur certaines estimations. Le ministre des Finances a beau dire que cette question n'a aucune portée sur l'emprunt, il a beau chercher à les séparer l'une de l'autre, nous avons le droit de critiquer le Gouvernement sur cette transaction. Le ministère a chassé de son sein un homme qu'il taxait d'exagération, parce que son estimation du prix de la ligne projetée était plus élevé que les autres ministres voulaient le faire croire au pays. Nous avons certainement le droit maintenant, bien que le ministre des Finances ose prétendre que ce n'est pas à propos, de demander le dépôt, à une date ultérieure, des calculs sur lesquels M. Blair, alors ministre des Chemins de fer, fit son estimation du prix de la ligne, et cette estimation était que le pays s'engageait directement et indirectement pour une somme de $139,000,000.

L'hon. M. FIELDING: Je devrais laisser l'honorable ministre des Chemins de fer (l'honorable M. Graham) s'occuper de cette question. J'ignore si M. Blair avait des chiffres officiels; j'ignore la source de ses informations. Si des calculs officiels furent faits à ce moment par le département, je crois que l'honorable député (M. Blain) pourra les avoir. Pour moi, je l'ignore, et je laisse la chose au ministre des Chemins de fer.

M. LANCASTER: Je crois que la question soulevée par l'honorable député (M. Blain) est non seulement permise par le règlement, mais encore très à propos dans la discussion actuelle. Je vois les lignes suivantes à la page 6, paragraphe 2 de l'annexe:

> Et attendu qu'en raison de la haute qualité de la ligne construite par la compagnie du Pacifique et de l'augmentation du prix de la main-d'œuvre, des matériaux et des approvisionnements, le coût de l'achèvement de la section des plaines excédera considérablement le prix estimé.

Il ne faut pas dire frivolement que l'augmentation de l'estimation n'a rien de commun avec l'emprunt qui est l'excuse donnée par le ministre des Finances. Comme le préambule de tout autre document, c'est cette partie qui doit s'employer à l'interprétation la plus stricte du document dans son entier. Il est dit que l'Etat prête cette somme, simplement parce qu'on s'est trompé en évaluant le coût de la construction de la section des plaines. Nous devrions certainement savoir comment s'est produit cette erreur, à qui en est la faute, si c'est le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique qui nous a trompés, ou de quelle manière elle s'est produite, et enfin ce qu'il y a de mieux à faire dans les circonstances. Toutes ces informations sont très à propos, et je crois qu'en effet le Gouvernement devrait faire toute la lumière possible sur ce point, vu que le contrat est basé sur ce préambule.

L'hon. M. FIELDING: Le précédent paragraphe mentionne la garantie hypothécaire de certaines avances au Grand-Tronc-Pacifique. Ce dernier a préparé une estimation d'après les obligations qu'il devait garantir. L'hypothèque énonce les faits d'une façon que saura apprécier l'honorable député.

M. LANCASTER: Mais le ministre, qui représente l'Etat, n'est pas pour accepter, je suppose, l'estimation de l'autre partie, avec laquelle il est censé traiter avec rigueur. M. Blair démissionna croyant que le pays ne pouvait accepter une telle transaction, et ses autres collègues croyaient que son estimation était trop élevée. Evidemment quelque estimation avait dû être faite pour le public, et le ministre des Finances, pour soutenir son dire, doit aussi avoir fait préparer une estimation, afin de s'assurer qu'il n'est pas trompé. Le prêt est nécessaire à cause de l'augmentation des prix, mais il faut espérer que le Gouvernement a, de son côté, fait faire une estimation.

L'hon. M. FIELDING: Pas nécessairement pour le Gouvernement, car le Gouvernement n'est pas directement concerné. Le Grand-Tronc garantissait les fonds requis pour l'entreprise, et nous étions intéressés à ce que cette estimation fut correctement exprimée dans l'hypothèque. C'est l'estimation de la compagnie, et il est peu important pour nous qu'elle soit juste ou qu'elle ne le soit pas. Ce qui nous occupe, nous, c'est de savoir, avant de débourser un seul sou d'un fonds contribué par l'Etat, ou en vertu d'une garantie de l'Etat, ou sous forme d'un prêt par l'Etat, que nous sommes guidés par la preuve réelle du prix. La question d'estimation est loin d'être aussi importante que le prétend l'honorable député.

M. LANCASTER: L'Etat garantit 75 p. 100 du prix. Nous avons deux transactions avec ces gens, et on nous demande de leur donner $10,000,000 de plus. On se base sur un document dressé par le Gouvernement qui dit qu'on s'est trompé dans l'estimation. Dans tous les cas, l'estimation était inexacte. Si l'Etat garantissait 75 p. 100 de cette estimation, nous sommes donc intéressés à la connaître.

L'hon. M. FIELDING: Cette estimation se rapporte à ce qui reste à faire, non à la partie garantie par l'Etat.

M. LANCASTER: Le texte dit: "Attendu que le prix de la section des plaines excédera l'estimation."

L'hon. M. FIELDING: Pendant que l'hypothèque était en cours de préparation, le Grand-Tronc-Pacifique savait qu'il était appelé à garantir le prix du reste des travaux, et il fit une estimation pour lui-même et pour ses actionnaires. Ce n'était ni notre garantie ni notre argent, mais la garantie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. LANCASTER: C'est cette estimation qui vous guidait.

L'hon. M. FIELDING: Le Grand-Tronc-Pacifique était tenu de trouver lui-même ces capitaux, et il fut obligé de spécifier dans la première hypothèque quel montant il effecterait à la section des plaines. Il fit une estimation, et il consacra une certaine proportion de ce prêt hypothécaire à la section des prairies. Il se trouve que ce n'était pas suffisant. Je ne vois pas que nous soyons bien intéressés à savoir s'il y a eu erreur. Ce n'est pas une erreur qui affecte les fonds publics, mais seulement la part d'obligation du Gouvernement.

M. BLAIN: Vous devez tenir compte de l'estimation qui a été faite, car de toute évidence, si elle eût été bien faite, la compagnie n'aurait pas à nous emprunter $10,000,000. C'est là où nous sommes intéressés, et le ministre peut s'y soustraire.

L'hon. M. FIELDING: Il est évident que l'estimation a bien pu être correcte à ce moment, d'après les renseignements que la compagnie avait, mais qu'elle est devenue par la suite insuffisante, et qu'il lui faut plus d'argent, vu que le prix des matériaux, prétend-elle, a augmenté, et le reste. Tout cela ne prouve pas que l'estimation était erronée. C'était une estimation où elle n'avait aucun intérêt à tromper, une estimation de ce qu'elle était tenue elle-même de fournir comme sa part de l'obligation, et elle la fit d'après les meilleures informations, sans doute de bonne foi et intelligemment. Mais il se trouve qu'elle ne suffit plus: c'est tout.

M. LANCASTER: Supposons que l'estimation que nous donne aujourd'hui la compagnie soit encore inexacte. Comment savons-nous maintenant qu'elle nous donne une estimation juste, qu'elle ne demandera pas $10,000,000 de plus l'année prochaine, et $30,000,000 l'année d'ensuite ?

L'hon. M. FIELDING: Je ne connais pas l'avenir. Si je croyais que ces $10,000,000 ne suffisent pas, je demanderais probablement onze ou douze millions à la Chambre. Mais j'accepte l'assurance de nos ingénieurs que $10,000,000 suffiront peut-être, et je crois qu'ils suffiront.

M. LANCASTER: On nous demande encore aujourd'hui de lui trouver $10,000,000. Ce que nous avons fait dans le temps est notre seule justification de lui prêter aujourd'hui $10,000,000 ?

L'hon. M. FIELDING : Ce n'est pas ce que nous avons fait, mais ce qu'elle a fait.

M. LANCASTER: N'avons-nous rien fait?

L'hon. M. FIELDING: Pas dans cette transaction.

M. LANCASTER: Nous avons fait une convention au sujet de la construction d'une ligne transcontinentale nationale, et ce n'est pas ce que nous avons fait, mais ce qu'elle n'a pas fait qui cause toute la difficulté. Comment savons-nous qu'on ne nous dira pas dans un an que l'estimation actuelle est insuffisante? Sommes-nous plus rassurés aujourd'hui qu'alors ?

L'hon. M. FIELDING: Nous n'avions pas lieu d'être rassurés alors, car nous n'avions pas été priés de lui prêter d'argent ni de rien faire du tout. Elle empruntait sur le marché, et n'avait de comptes à rendre qu'à ses prêteurs.

M. LANCASTER: Alors il est vrai que l'estimation qui nous avait servi de guide et que mentionne ce document était inexacte à ce moment?

L'hon. M. FIELDING: Le document dit que l'engagement fixait à ce moment un certain montant qui pouvait être engagé à la construction de la section des plaines. Mais maintenant, la compagnie s'aperçoit qu'elle a fixé ce montant trop bas.

M. LANCASTER: Le ministre peut-il dire pourquoi il spécifie ce détail dans l'hypothèque.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas moi qui l'ai redigée.

M. LANCASTER: Ne la répudiez pas.

L'hon. M. FIELDING: Je ne la répudie pas; je prends toujours la responsabilité quand il y a lieu. Mais c'est sérieux parfois de prendre la responsabilité de tout ce que disent les avocats. Je sais simplement que nous avons donné instruction à un avocat de rédiger une hypothèque pour un prêt de $10,000,000 que nous faisions, et de nous donner toute la protection que peut donner l'hypothèque. Je répète que pour les fins de l'opération, je n'attache pas personnellement beaucoup d'importance à cette hypothèque, bien qu'en soi, elle ait incontestablement son importance. Elle a été rédigée par un avocat éclairé, et j'ai tout lieu de croire qu'elle l'est dans toutes les formes. Nos instructions étaient: Nous prêtons $10,000,000, et nous vous demandons de dresser une hypothèque qui soit une garantie autant qu'une hypothèque peut l'être.

M. LANCASTER: Cet avocat éclairé n'a pas pu avoir imaginé ce que je viens de lire; c'est un fonctionnaire ou un ministre qui le lui a dit.

L'hon. M. FIELDING: Le document même mentionne le montant de l'estimation.

M. LANCASTER: Il montre que l'estimation de la compagnie était inexacte.

M. GOODEVE: Le ministre des Finances a répondu à l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) que le Gouvernement garatissait 75 p. 100 du prix de la division des plaines, et que le Grand-Tronc-Pacifique se chargeait de garantir le montant voulu sur la balance pour compléter la ligne. A ce compte, il est évident, d'après le projet de loi, que le Grand-Tronc a garanti certaines obligations pour lui permettre de réaliser les montants voulus. Sur les montants ainsi réalisés, le Grand-Tronc-Pacifique a dépensé $7,100,000 à l'achat de matériel roulant dont il n'avait pas besoin à ce moment, et dont il n'aura peut-être pas besoin pour deux ou trois ans encore. Mais, tout de même la compagnie dépensa son argent à acheter du matériel roulant, qu'elle loua ensuite au Grand-Tronc. Si cet argent avait été engagé dans la construction immédiate de la ligne, le ministre des Finances ne serait pas obligé de demander aujourd'hui au Parlement de prêter $10,000,000 à la compagnie.

L'hon. M. FIELDING: Ce raisonnement est basé sur l'idée que la compagnie a réellement dépensé $7,000,000 pour du matériel roulant. Je ne puis pas dire le contraire, je l'ignore. Je sais toutefois que c'était l'intention distincte du contrat que le Grand-Tronc ne prêtât pas $7,000,000 de son argent pour acheter du matériel roulant ni autre chose. Une stipulation du contrat prévoit l'achat du matériel roulant au moyen d'obligation spéciales, et je suppose que c'est ce qu'on a fait. D'ailleurs, cela est sans importance. Je ne puis le dire, mais si la compagnie a affecté cet argent à l'achat de matériel roulant, le Grand-Tronc ne peut se faire rembourser ses $7,000,000 sur l'emprunt projeté de $10,000,000.

M. GOODEVE: Si le Grand-Tronc-Pacifique avait employé ces $7,000,000 aux travaux de construction, il aurait assez de $2,000,000 ou $3,000,000 au dire même du ministre, pour compléter sa ligne, et n'aurait peut-être pas à nous demander de lui prêter. C'est pour cette même raison que l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a posé la même question. Il est essentiel de savoir si la compagnie a dépensé son argent à acheter du matériel roulant.

L'hon. M. FIELDING: Je doute qu'il en soit ainsi, car l'achat du matériel roulant est une transaction distincte. Des bons spéciaux sont prévus pour cela, et je serais surpris si elle avait affecté $7,000,000 à ces fins. Dans ce cas, elle serait tenue de se rembourser avec des bons d'équipement. Elle ne pourrait se rembourser avec le présent emprunt.

M. MIDDLEBRO: Le ministre croit-il qu'il n'est pas raisonnable de demander au chemin de fer du Grand-Tronc ce qu'il a fait de ces $7,000,000? S'il dit qu'ils ont été dépensés en travaux de construction,

alors je désarme, et je n'offre plus aucune objection au prêt en ce qui concerne ce côté de la question. Mais s'il a affecté ces $7,000,000 à l'équipement, je dis qu'il s'est trop empressé de demander un emprunt au Gouvernement.

L'hon. M. FIELDING: S'il en était ainsi, quel avantage la compagnie pourrait-elle en obtenir? Elle ne peut se faire rembourser un seul sou de cet emprunt.

M. LANCASTER: C'est une raison qui milite contre le projet de loi.

M. MIDDLEBRO: On veut aussi nous faire croire que ces $7,000,000 ont été affectés à la construction, et non à l'achat du matériel roulant. S'il se trouve que la compagnie a employé cet argent à l'achat de matériel roulant, elle n'a pas raison de demander au Gouvernement de lui prêter $10,000,000.

M. W. F. MACLEAN: Avant l'adoption de cet article, je tiens à protester contre tout prêt subséquent des deniers publics pour la construction d'une ligne qui, tout en étant un grand réseau transcontinental, n'est pas et ne peut pas être, sous l'autorité de cette loi, la propriété de l'Etat. Une grande entreprise nationale doit être contrôlée par l'Etat, surtout quand c'est l'Etat qui fournit les capitaux et engage son crédit pour la construire. La nationalisation de cette ligne est à jamais irréalisable. On ne l'a pas fait dans le passé, et on ne le fait pas davantage dans ce cas-ci. On ne l'a pas fait dans le cas du Pacifique-Canadien. L'Allemagne domine aujourd'hui le monde parce qu'elle a effectué la nationalisation de ses chemins de fer. On nous a dit à la Chambre, et nos délégués en Angleterre ont déclaré à la nation, que le Canada a contribué à la grandeur de l'empire en construisant une ligne d'un océan à l'autre qui sert de trait d'union entre l'Europe et l'Asie. La déclaration peut être vraie, mais en réalité ce n'est pas l'Etat qui possède cette ligne, ce n'est pas une ligne construite au point de vue national, c'est une ligne construite par une corporation et de telle façon qu'à un moment donné, la direction du Transcontinental national peut passer aux mains d'ennemis du pays.

On peut facilement s'imaginer la stupeur de l'empire si l'on découvrait un jour que c'est le capital allemand qui possède et contrôle le Grand-Tronc-Pacique, et qu'il aurait fait en sorte, pendant plusieurs années préparatoires, que l'entreprise manquât tout d'un coup, et que loin d'être un facteur dans la défense de l'empire ou constituer une partie effective de cette défense, il devint à cause de ses nombreux points faibles, absolument inutile, tant au point de vue impérial qu'au point de vue des affaires. Cette soi-disant ligne transcontinentale construite avec notre argent, peut tous les jours passer sous une direction étrangère, qui pourrait la faire servir au détriment de l'empire et du pays.

Il est chaque jour possible que M. James J. Hill, qui a un transcontinental rival aux Etats-Unis, ou un plus grand rival encore dans le monde des chemins de fer, M. Harriman, accapare le contrôle de cette soi-disant ligne transcontinentale, que l'Etat a construite jusqu'ici et qu'il est tenu d'achever. Nous sommes tenus de compléter cette ligne, et nous sommes tenus de le faire comme nation. Si nous la construisons comme nation, pourquoi ne la dirigerions-nous pas comme nation? Les Etats-Unis construisent présentement le canal Panama, et le construisent comme entreprise nationale. C'est l'Etat qui le construit, en employant même ses propres ingénieurs. Il n'y a pas d'adjudicataires dans ce cas. Ils mettent en pratique le principe de la nationalisation, et ils font du canal Panama, qui est une entreprise transcontinentale, la propriété de l'Etat.

Nous construisons une grande ligne, et nous permettons qu'elle passe aux mains d'une corporation, dont le stock sert de ballon sur le marché mondial. On a fait une grave erreur, et c'est le temps de la corriger. Cette crise nous fournit l'occasion de mettre la main sur le Transcontinental national et de le placer à l'actif de l'Etat, comme il devrait l'être pour l'avantage du pays et de l'empire. Nous avons eu l'expérience dans le passé de la possession des grandes lignes de chemins de fer par les corporations, et je suis prêt à affirmer et à prouver aujourd'hui que le Pacifique-Canadien, si fortement subventionné par l'Etat, le Pacifique-Canadien, cette soi-disant entreprise nationale, est administré entièrement dans l'intérêt de ses actionnaires, dans l'intérêt de ceux qui le dirigent, et sans égard pour le pays.

Il en sera de même pour le Grand-Tronc. Je suis même en état d'affirmer que le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien traitent mieux le public américain que le public canadien, sous le rapport des tarifs de voyageurs et de marchandises. C'est ce qui se pratique depuis bien des années. Cependant, malgré cela, malgré l'état des choses sur la terre, malgré que la théorie essentielle de la nationalisation soit d'exercer l'autorité sur toutes les routes nationales, nous continuons à construire ces lignes sans nous en réserver la direction. Il n'y a pas de moyen que nous en ayons la direction pour les exploiter à l'avantage du public et pour en faire une entreprise de l'Etat.

On dira naturellement que les Canadiens sont si inférieurs qu'ils ne peuvent pas comme nation administrer, construire et posséder une grande ligne nationale, mais je ne souscris pas à cette doctrine. Je suis parfaitement convaincu que mes concitoyens

sont capables d'entreprendre un tel projet et que tout ce qui leur manque, c'est l'occasion. Je crois que c'est le désir de la population de faire de l'Intercolonial une entreprise nationale en l'enlevant à l'influence politique et en l'administrant au profit du public et non du parti.

Je crois que la population est non seulement capable de construire et d'exploiter une ligne entre les provinces, mais une grande ligne à travers le Dominion. Et, monsieur l'Orateur, j'ose prédire qu'avant cinq ans, qu'avant dix ans, la population consacrera toute son énergie et ses ressources à obtenir le contrôle des grandes voies de transport nationales. C'est le sentiment populaire qui s'affirme de cette façon; le sentiment populaire est opposé aux lois comme celles que nous proposons ici en faveur du Grand-Tronc-Pacifique; le sentiment populaire veut que nous recouvrions le terrain perdu.

Je n'hésite pas à dire que le mouvement de la nationalisation de nos chemins de fer continuera à grandir, et qu'avant les prochaines élections ce sera la principale question qui sera discutée devant le peuple. C'eut été la chose la plus facile du monde pour le Gouvernement de s'emparer sur le marché de Londres des actions ordinaires de la compagnie du Grand-Tronc qui possède le réseau du Grand-Tronc et va maintenant devenir maître du réseau du Transcontinental. Ces actions ne trouvaient pas preneurs sur le marché de Londres et le Gouvernement aurait pu les obtenir à bon marché. La seule manière dont nous pouvons réparer la faute que nous commettons aujourd'hui, la seule manière dont nous puissions reprendre possession du Transcontinental pour le peuple et en faire un chemin véritablement national est d'acheter la majorité des actions de la compagnie du Grand-Trons sur le marché de Londres. Je crois que la population du Canada approuverait dans le moment toute proposition du Gouvernement qui aurait pour objet d'assurer au pays la possession du réseau du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et l'Intercolonial formeraient un grand réseau national. Leur réunion sous la direction du Gouvernement aurait été d'un bien immense pour le pays, et bien que ce réseau eût été un rival du réseau du Pacifique-Canadien la concurrence qu'il aurait créée n'aurait pas été d'un avantage aussi grand que le développement et l'extension du service des chemins de fer et des moyens de transport là où le besoin s'en fait le plus sentir. Nous doublons inutilement les chemins de fer dans notre pays, et la solution du problème n'est pas tant la construction d'une ligne parallèle à une autre que le développement et l'extension du service là où il y en a le plus besoin. Ma protestation serait probablement inutile; j'ai déjà protesté plusieurs fois mais en vain apparemment; j'espère cependant conserver mon siège assez longtemps dans cette Chambre pour voir le jour où le peuple du Canada donnera au Parlement le mandat de nationaliser nos chemins de fer, et d'exiger que le grand chemin de fer que nous construisons aujourd'hui avec l'argent du peuple et que nous donnons à une compagnie particulière soit remis à ses véritables propriétaires. Nous savons que ce chemin de fer transcontinental national peut tomber au pouvoir d'étrangers, peut être régi par des chemins de fer rivaux des Etats-Unis; il peut même tomber aux mains de capitalistes hostiles au Canada et à l'empire, et lorsque le très honorable premier ministre ira de nouveau en Angleterre et dira au peuple anglais que le Canada a fait quelque chose pour l'empire en construisant le Transcontinental national, j'espère qu'il pourra lui apprendre qu'il est redevenu maître de ce chemin de fer pour le Canada et pour l'empire.

Je proteste encore une fois contre la proposition d'engager davantage le crédit du Canada pour construire et compléter un chemin de fer qui sera la propriété de corporations particulières. Le Canada a aidé à la compagnie du Pacifique-Canadien à cause de ses vicissitudes, mais nous devrions saisir cette occasion de reprendre la maîtrise de ce chemin et d'en faire un grand réseau national. Le Gouvernement peut être certain que s'il n'agit pas aujourd'hui, il devra agir un jour, et toute l'agitation qui devra nécessairement se faire dans cette direction, pourrait être évitée si nous avions eu la sagesse de nationaliser ce chemin de fer dans les commencements. Je termine en protestant contre toute aide nouvelle monétaire par le pays à ce chemin de fer, s'il ne doit pas être nationalisé.

M. MIDDLEBRO: La réponse suivante a été donnée par le Gouvernement à une question posée par le chef de l'opposition;

La compagnie déclare que la somme totale placée par les promoteurs dans l'entreprise est de $9,597,149, et que la somme totale placée dans le matériel roulant est de $8,273,454.

En supposant que la somme payée pour le matériel roulant soit comprise dans les $9,597,000, alors la différence de $1,323,000 représentait le seul argent dépensé par la compagnie dans la construction du chemin. En soustrayant ce million des $7,000,000 dus à la compagnie du Grand-Tronc n'avons-nous pas le droit de dire que $6,000,000 serviront à payer le matériel roulant?

L'hon. M. FIELDING: Je ne comprends pas la chose de cette façon; je ne crois pas que cela soit possible.

M. MIDDLEBRO: Avant que le bill soit adopté le ministre des Finances voudrait-il déposer sur le bureau de la Chambre l'état fourni par la compagnie du Grand-Tronc, montrant exactement les détails de la somme de $7,000,000 qui lui est due.

L'hon. M. FIELDING: Je ne vois pas exactement ce que cela peut avoir à faire avec la question. Cependant, les renseignements que j'ai montrent qu'à la date du 31 décembre 1908, la compagnie a représenté qu'elle avait dépensé pour le chemin jusqu'à cette date la somme d'environ $27,000,000, et que le vérificateur en examinant les comptes a déclaré que $26,250,000 de cette dépense représentaient des item qu'il pouvait approuver. A cette date la compagnie avait payé sur les fonds garantis par l'Etat $10,335,000, et sur les obligations garanties par la compagnie du Grand-Tronc elle-même $9,601,000, formant un total de $19,937,408, il faut observer que bien que la compagnie prétendait avoir dépensé à cette époque en travaux la somme de $27,000,000 environ, et que l'auditeur du département était disposé à approuver jusqu'au chiffre de $26,250,000, les déboursés réels pris sur ces deux fonds, c'est-à-dire le produit de la garantie du gouvernement et le produit de la garantie de la compagnie ne s'élève qu'à $19,937,000, bien qu'il y eut pour $26,250,000 de travaux réellement exécutés à la date du 31 décembre 1908. Mon honorable ami verra conséquemment que la différence ne représente pas le matériel roulant. En réfléchissant, je crois qu'il s'apercevra qu'il n'est pas possible que le matériel roulant ait été payé de la façon dont il parle.

M. MIDDLEBRO: Comment se fait-il que par les documents déposés sur le bureau de la Chambre les promoteurs ne paraissent avoir mis de leur propre argent que la somme de $1,333,000?

L'hon. M. FIELDING: Tout dépend de ce que vous appelez placement.

M. MIDDLEBRO: Les documents montrent que la somme totale fournie par les promoteurs est d'environ $9,000,000. Le montant total de matériel roulant est d'environ $8,000,000 et la différence doit être la somme que les promoteurs ont placée dans le chemin même.

L'hon. M. FIELDING: Le matériel roulant est acheté avec le produit d'une émission spéciale d'obligations, et cela ne serait pas considéré comme un placement.

M. MIDDLEBRO: Le ministre des Finances dit que les $8,000,000 de matériel roulant ne sont pas compris dans les $9,000,000 fournis par les promoteurs?

L'hon. M. FIELDING: Il me serait difficile de considérer le matériel roulant comme un placement fait par la compagnie; c'est plutôt un placement fait par les personnes qui ont achetés les obligations.

M. MIDDLEBRO: Le matériel roulant n'est-il pas compris dans ces $9,000,000?

L'hon. M. FIELDING: C'est à la compagnie à le dire; je ne veux pas interpréter ses déclarations, mais je ne les comprends pas de cette façon.

M. MIDDLEBRO: Je crois, d'après une réponse donnée au chef de l'opposition, que cette somme est comprise dans les 9 millions.

L'hon. M. FIELDING: Je ne le crois pas. Dans ces questions il nous faut nous guider sur les déclarations de la compagnie.

M. MIDDLEBRO: Lorsque le ministre des Finances a déposé la résolution précédant ce bill, il a dit qu'il ne croyait pas que les loyers que la compagnie du Grand-Tronc payait pour certains embranchements avaient priorité sur la garantie proposée. Je lui demanderai maintenant s'il est toujours de la même opinion?

L'hon. M. FIELDING: Je crois avoir donné à mon honorable ami subséquemment une réponse dans laquelle j'ai dit que les loyers devraient probablement avoir priorité sur la garantie. C'est un point très compliqué et je ne voudrais pas répondre à la légère. Je demanderai à mon honorable ami de se reporter au hansard du 31 mars. Si le renseignement que j'ai donné alors n'est pas suffisant, j'essaierai d'en trouver d'autres.

M. MIDDLEBRO: Le renseignement que le ministre m'a donné alors comportait que ses chiffres du Grand-Tronc comprenaient le montant de ses loyers. Autant que je sache, il n'a pas dit clairement que les loyers eux-mêmes avaient priorité sur cette garantie. Peut-être est-il en état de me dire maintenant s'ils constituent une hypothèque antérieure à la garantie.

L'hon. M. FIELDING: Mon honorable ami verra que le 31 mars j'ai dit:

> La compagnie déclare que, en vertu des premières lois concernant la compagnie, les loyers de certaines lignes, s'élevant semi-annuellement à £77,603 seraient probablement considérés comme dépenses d'exploitation et constitueraient conséquemment une hypothèque antérieure à cette garantie.

M. MIDDLEBRO: Le ministre des Finances admet maintenant que c'est une hypothèque privilégiée.

L'hon. M. FIELDING: C'est l'avis qu'on m'a donné.

M. MIDDLEBRO: Le ministre des Finances voudra-t-il nous dire aussi si l'émission de $12,000,000, obligations autorirées par le bill n° 13 adopté à la présente session, auront aussi priorité sur l'hypothèque proposée.

L'hon. M. FIELDING: Oui, si ce sont des obligations. Je n'ai pas le bill devant moi, mais les obligations passent certainement avant.

M. MIDDLEBRO: Cela diffère un peu de la déclaration du ministre des Finances, lorsqu'il a estimé les garanties privilégiées à $21,000,000.

L'hon. M. FIELDING: Mais celle-ci n'est pas encore donnée.

M. MIDDLEBRO: Mais lorsqu'elle le sera, elle viendra avant la garantie donnée au Parlement.

L'hon. M. FIELDING: C'est là une autre question; je parle des obligations déjà émises.

M. MIDDLEBRO: Cela ferait $31,000,000 de réclamations privilégiées de plus que le chiffre qu'on nous avait dit.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député de Grey-nord comprend que la réponse du ministre comporte que la compagnie a placé, disons $9,000,000, et, qu'en réponse à une autre question, le ministre aurait dit que la compagnie aurait dépensé $8,000,000 en matériel roulant. L'honorable député a demandé si la somme de $9,000,000 était tout ce que la compagnie avait placé dans l'entreprise, y compris le matériel roulant, ou si elle avait placé $9,000,000 d'une certaine manière et en plus $8,000,000 en achat de matériel roulant. Je crois que c'est une question très importante et que le ministre des Finances devrait nous donner quelques renseignements plus définis.

L'hon. M. FIELDING: A ces questions, je ne puis donner à mon honorable ami que la réponse de la compagnie. C'est ce que j'ai fait dans les deux cas. Je comprends pour ma part que le matériel roulant n'est pas un placement de la compagnie. Le matériel roulant a été obtenu à l'aide d'une émission spéciale d'obligations et je comprends que la compagnie ne considère pas cette émission comme un placement.

L'hon. M. FOSTER: Alors, il faudrait croire que la compagnie a placé $17,000,000 de son argent en tout?

L'hon. M. FIELDING: Non, parce que je ne considère pas le matériel roulant comme un placement.

L'hon. M. FOSTER: Supposons que vous traitiez le matériel roulant comme un placement.

L'hon. M. FIELDING: Alors, vous pouvez traiter chaque obligation comme un placement.

L'hon. M. FOSTER: Je ne m'occupe que d'une seule chose; je veux savoir si les $8,000,000 dépensés en achat de matériel roulant sont compris dans les $9,000,000. Le ministre des Finances semble vouloir dire, en traitant le matériel roulant comme un placement, que la compagnie a dépensé $17,000,000 et que les $9,000,000 sont un placement tout à fait différent de celui pour le matériel roulant. Comme je comprends les choses le matériel roulant devait être obtenu au moyen d'une émission spéciale d'obligations pour l'outillage du chemin. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique at-elle fourni au Gouvernement un état du matériel roulant qu'elle possède et une explication de la manière dont l'argent a été obtenu pour l'acheter?

L'hon. M. FIELDING: Non, je ne pourrais pas donner ces renseignements sans préparation. La Chambre n'a pas demandé cette information. Je ne sais pas s'il y a eu une émission d'obligation pour le matériel roulant.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre connaît-il le montant?

L'hon. M. FIELDING: La compagnie a émis pour £2,000,000 d'obligations en vertu de l'autorisation qu'elle a obtenue l'année dernière, et mon souvenir est que le mois de février de cette année, elle a fait une nouvelle émission d'obligations pour le même objet. Je ne crois pas qu'il soit juste de considérer cette émission comme un placement de la compagne; c'est de l'argent prêté par les détenteurs de ces obligations.

M. G. H. PERLEY: La situation exacte de cette garantie dont on a parlé de nouveau cet après-midi est très importante. Il n'y a aucun doute dans mon esprit que les loyers des lignes louées par le Grand-Tronc ont priorité sur cette garantie, parce qu'ils sont considérés comme dépenses d'exploitation, ainsi que l'a dit le ministre des Finances. Mais la question a surgi aussi de savoir si cette garantie passera avant les actions privilégiées. D'après la réponse à la question que j'ai posée il y a quelques jours, je vous dis que M. Shepley prétend décidément que cette garantie passe avant les actions privilégiées, de sorte que je suppose que nous sommes obligés d'accepter cette déclaration, mais je crois devoir appeler l'attention de la Chambre sur le fait que ces actions privilégiées étaient d'abord de simples obligations et que la Chambre en a changé la nature en faisant des actions, et dans la loi qui pourvoit à l'émission de ces obligations privilégiées il est dit qu'elles porteront certains dividendes spécifiques. Le mot porter est très fort, et lorsque vous dites qu'une action doit porter tel ou tel dividende, je crois que l'on peut se demander si cela ne constitue pas une charge sur le chemin. M. Shepley prétend fortement que cette garantie passe avant même les actions privilégiées.

Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre sur un autre cas pour lui montrer qu'il y a des personnes plus attentives à protéger les intérêts des détenteurs d'obligations, qu'il a été lui-même dans

cette circonstance attentif à protéger l'argent du peuple. Dans les statuts 35 Victoria, chapitre 64, il y a une loi concernant la compagnie du Grand-Tronc et le compagnie du chemin de fer de Montréal à Champlain. Cette loi autorise une émission d'obligations qui ressemble beaucoup à cette garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. L'article 5 de cette loi dit que la compagnie du Grand-Tronc garantit le paiement de l'intérêt sur les obligations. La loi dit ensuite que l'intérêt fera partie des dépenses d'exploitation de la compagnie du Grand-Tronc telles qu'elles sont définies dans les lois d'arrangements relatifs à cette compagnie. En d'autres mots l'intérêt sur les obligations de la compagnie du chemin de fer de Montréal à Champlain qui a été garanti par la compagnie du Grand-Tronc fait partie de dépenses d'exploitation du chemin de fer du Grand-Tronc, lesquelles en vertu des arrangements relatifs du Grand-Tronc comme dans le cas de tout autre chemin de fer constituent une première charge sur les recettes du chemin de fer. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas pris le même soin dans les circonstances présentes?

L'hon. M. FIELDING: Dans le cas actuel il y a des obligations antérieures et tout ce que nous pourrions faire pour créer une hypothèque ayant priorité sur ces obligations serait certainement de notre part un manque de parole que mon honorable ami ne voudrait pas nous demander de commettre. S'il n'existait pas déjà des obligations, nous pourrions faire toutes les conditions que nous voudrions concernant les nouvelles émissions; mais nous ne pouvons pas faire des exceptions en faveur des obligations nouvelles au détriment des obligations antérieures.

M. PERLEY: Je ne demande pas cela, mais je veux faire remarquer qu'il y a un précédent obligeant la compagnie du Grand-Tronc au paiement de certains intérêts avant d'autres, et que ce paiement devait être pris sur les recettes du trafic, et il peut y avoir plusieurs autres cas de même genre. La question est de savoir si la garantie du Grand-Tronc dans ce cas-ci s'applique à ces actions et à ces obligations, etc. Peut-être le Gouvernement ne comprend pas exactement quelle est la nature de cette garantie, et jusqu'à quel point les autres obligations du Grand-Tronc doivent passer avant.

M. R. L. BORDEN: Je désire appeler l'attention du ministre des Chemins de fer sur une question que j'ai soulevée avant-hier. L'honorable ministre semble croire, que le Gouvernement peut obliger, en vertu du contrat 1903-1904, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à exploiter le chemin depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, même si le pont de Québec n'était pas terminé, et qu'il n'y eut pas d'autres moyens de faire passer les convois d'une rive à l'autre du Saint-Laurent. Je veux appeler son attention sur la loi et les contrats portant sur cette question. La loi de 1903 dit que la division de l'Est s'étendra depuis la ville de Moncton jusqu'à la ville de Winnipeg. Puis, l'article 2 du contrat dit que la division de l'Est comprendra la partie dudit chemin qui devra être construit depuis le terminus de l'Est dans le Nouveau-Brunswick, jusqu'à la ville de Québec, et ensuite en allant vers l'ouest à travers le nord des provinces d'Ontario et de Québec jusqu'à la ville de Winnipeg. L'article 5 dit:

La division de l'Est sera construite par le Gouvernement, et à ses frais en suivant le tracé et les plans et devis, qu'il déterminera en veillant à la rectitude de la voie, à la praticabilité des pentes et à la disposition convenable des courbes.

L'article dit:

La construction de ladite division de l'Est sera mise en train dès que le Gouvernement aura fait les études et arpentages et établi les tracés, et devra être parachevée avec toute la diligence raisonnable.

Et l'article 20 dit:

Aussitôt que parachevée, ladite division de l'est sera louée et exploitée par la compagnie pour une période de 50 ans, moyennant paiement d'un loyer, qui sera exigible comme suit, savoir:

Suivent ensuite les conditions du contrat. Puis lorsque nous arrivons à la loi de 1904 nous trouvons d'abord l'article 10 qui s'applique à la division de l'Est, mais il n'a pas une très grande importance.

L'article 3 du contrat de 1904 dit:

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

Il y a dans la loi et les contrats un article par lequel le Gouvernement s'engage de construire le chemin depuis Moncton jusqu'à Winnipeg. Je sais qu'à cette épo-

que on avait commencé la construction d'un pont sur le Saint-Laurent. La compagnie du pont de Québec en avait l'entreprise, et je n'ai aucun doute que le Gouvernement se proposait de l'utiliser pour relier la rive sud du Saint-Laurent à la rive nord. Mais ce pont n'était qu'un moyen, et sa disparition ne dégage pas le Gouvernement de l'obligation de fournir un moyen quelconque de traverser les convois d'une rive à l'autre. Le fleuve Saint-Laurent ne peut pas être plus séparé du chemin qu'aucune autre rivière entre Moncton et Winnipeg. Voilà donc la situation à laquelle le Gouvernement est obligé de faire face. Il ne pourra pas prétendre que la ligne entre Moncon et Winnipeg est complétée, tant qu'il n'y aura pas un mode de transporter les convois d'un côté à l'autre du Saint-Laurent. Il est de toute évidence que telle était l'intention du contrat. Examinons donc la situation. J'ai déjà mentionné les difficultés concernant la ligne entre Moncton et Québec, et je n'ai pas l'intention de répéter cet après-midi ce que j'ai dit l'autre jour, mais l'on se trouvera en face de difficultés semblables au sujet de la ligne entre Québec et Winnipeg. Or, quelle sera la situation pendant les cinq années d'ici à l'achèvement du pont de Québec, et après que le chemin sera complété entre Québec et Moncton? Voyons donc quelles sont d'après le contrat les obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; voyons quel est l'objet en vue dans la loi et les contrats dont j'ai parlé. Je donnerai lecture des acticles 42 et 43.

Il est par les présentes déclaré et convenu entre les parties à ce contrat que le gouvernement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada, et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à cette condition et convient que tout le fret originant sur la ligne du chemin de fer et ses embranchements lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté entièrement par territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif dans ces parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

43. La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera, ni directement ni indirectement, le transport de ce fret par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tout rapport, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditions auxquelles l'aide publique lui est accordée, à savoir: le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

Nous avons dans ces deux articles une déclaration claire et distincte de l'objet pour lequel nous accordons cet objet, c'est le développement du commerce par les voies canadiennes et les ports canadiens. Comme il y a certains membres de cette Chambre qui n'ont pas entendu les discussions qui ont eu lieu en 1903 et en 1904 je me permettrai de rappeler au comité que lors de la discussion sur ce contrat, l'opposition a prétendu que les articles 42 et 43 n'atteindraient certainement pas le but indiqué pour la raison qu'ils n'imposaient aucune obligation à la compagnie du Grand-Tronc, mais seulement à la compagnie du Grond-Tronc-Pacifique, et nous avons fait remarquer, ce qui doit sauter aux yeux de tout membre de cette Chambre aujourd'hui, que la compagnie du Grand-Tronc pouvait envoyer ces agents et solliciteurs de trafic dans l'Ouest faire les conventions de telle sorte que les expéditeurs par le Transcontinental national traceraient l'itinéraire des ports du Canada, mais par d'autres voies jusqu'à des ports des Etats-Unis.

Il fut parfaitement compris alors, les membres mêmes du Gouvernement l'ont admis à plusieurs reprises que les intérêts de la compagnie du Grand-Tronc, lesquels après tout sont les intérêts de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en tant qu'il s'agit de ce contrat pour toutes fins pratiques, mais non pas légales je l'admets, engagent la compagnie du Grand-Tronc à transporter le trafic par voie de Portland et non pas par des ports canadiens, pendant les mois d'hiver naturellement. Or le Gouvernement a repoussé nos propositions; il n'a pas cru désirable dans l'intérêt de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique que la compagnie du Grand-Tronc fût liée par aucune des stipulations dont j'ai parlé.

Je veux donc faire remarquer à mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et à l'honorable premier ministre que l'écroulement du pont de Québec et les délais qui devront nécessairement suivre dans la reconstruction, créent exactement la situation que pourrait désirer la compagnie du Grand-Tronc pour les fins que j'ai indiquées, et je crois que c'est très clair. Elle prendra dans l'ouest du Canada tout le trafic du Transcontinental national. Quel a été l'objet de la construction de ce chemin de fer. Pourquoi avons-nous donné cette aide énorme à la construction de ce chemin? C'est pour que le trafic de l'Ouest, qui augmente continuellement d'année en atteindre deux ports canadiens. Quel sera le résultat aujourd'hui? J'estime qu'il faudra

au moins cinq ans en attendant l'achèvement du pont de Québec, et ce calcul est modéré, avant que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique puisse être forcée d'accepter l'exploitation de la ligne de Winnipeg à Moncton. Dans l'intervalle, si je ne fais pas erreur, la compagnie pourra louer la partie de la ligne entre Winnipeg et le point de raccordement de l'embranchement de Port-Arthur sur la ligne principale. J'apprends que cette partie de la division est presque complétée et le sera longtemps avant aucune autre partie de la division de l'Est. Si je me trompe je désire que le ministre des Chemins de fer me corrige, car les renseignements que j'ai sur le sujet ne sont pas officiels, mais il faut nécessairement que le trafic recueilli dans l'Ouest sur le parcours du Transcontinental par le Grand-Tronc-Pacifique ait un débouché, et il n'y en aura pas d'autres que l'embranchement de Port-Arthur. Or, lorsque le trafic sera rendu à Port-Arthur quelle route prendra-t-il?

La compagnie du Grand-Tronc aujourd'hui possède toutes ses actions ordinaires, et une majorité de toutes les actions de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; et par ce fait elle pourra diriger la politique du Grand-Tronc-Pacifique.

En d'autres termes, comme l'ont observé mes collègues de l'autre côté de la Chambre en 1904-1905, la compagnie du Grand-Tronc est intéressé dans cette entreprise, elle en fait partie et elle forme elle-même le tout; elle aura la haute main sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique à cet égard. Je crois donc pouvoir affirmer en toute probabilité que le trafic récolté dans l'Ouest s'acheminera vers l'embranchement de Port-Arthur, et de là sera transporté à Port-Arthur. Qui recueillera alors ce trafic? Naturellement, il sera accaparé par la compagnie qui a la haute main sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique; de là, il se dirigera par voie fluviale vers quelque port de la baie Georgienne, pour être transféré à la compagnie du Grand-Tronc et se diriger, durant les mois d'hiver au moins, vers Portland, aux Etats-Unis, au lieu de s'acheminer vers un port d'hiver au Canada. A mon avis, cette conclusion s'impose fatalement; sinon, je serais bien aise qu'on me prouvât le contraire. Ce résultat, tout le monde le déplorerait et cette difficulté ne semble pas s'être présentée à l'esprit de ceux qui occupent les banquettes ministérielles. Comment pourrait-on réparer cette faute? Le Gouvernement ne pourrait-il pas y remédier aujourd'hui, en se préoccupant des intérêts du pays, et en obligeant la compagnie du Grand-Tronc, au cours de l'hiver, lorsque les ports de Montréal et de Quebec sont fermés, à transporter ses marchandises par voie de l'Intercolonial jusqu'aux ports d'Halifax et de Saint-Jean? N'est-ce pas là l'objectif visé par le Parlement en accordant cette aide? N'est-ce pas là le but qu'on s'est proposé, comme on l'a catégoriquement déclaré, en accordant cette énorme subvention, en faisant ces traités et en adoptant ces différentes mesures législatives? Si le Gouvernement est convaincu que l'intérêt public le demande absolument, ne doit-il pas exiger que la compagnie du Grand-Tronc qui se présente ici au nom de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour demander au Gouvernement de lui prêter de nouveau son concours financier, consente à ce qu'il soit apporté à ce contrat une modification qui empêchera l'entreprise d'aboutir à pareil résultat?

J'ai discuté avec le ministre des Chemins de fer la question des pentes de l'Intercolonial. En discutant pareille question, il y a deux choses qu'il ne faut pas perdre de vue: il s'agit d'abord, de savoir comment faire circuler ces lourds chargements des trains sur l'Intercolonial; ensuite, il importe qu'il intervienne quelque convention loyale et raisonnable entre l'Intercolonial et la compagnie du Grand-Tronc dans le but de réaliser cet objectif qu'on déclare si désirable. En ce qui concerne les pentes, le ministre des Chemins de fer n'a pas révoqué en doute la légitimité de mon affirmation, quand j'ai déclaré, l'autre jour, qu'en employant des locomotives de renfort pour aider les trains de marchandises à gravir certaines rampes trop raides, il serait possible de faire circuler sur l'Intercolonial les mêmes trains que sur le Transcontinental national entre Québec et Moncton. Mercredi dernier, le ministre a dit, au sujet de l'Intercolonial:

M. NORTHRUP: Existe-t-il des rampes bien raides sur l'Intercolonial où il faille employer des locomotives de renfort?

L'hon. M. GRAHAM: Il y aurait de ces locomotives, si nous avions des trains lourds que ces locomotives sont destinées à remorquer, du moment qu'il faudra transporter les marchandises de l'Oues par voie du Grand-Tronc-Pacique. Il y a sur l'Intercolonial trois rampes fort raides, comme l'honorable député l'a observé. Il y a la rampe de 1:80, à Bedford; celle de 1:22, à Folleigh; et celle de 1:28, de Métis. On pourrait appliquer à ces rampes l'appellation de "pusher grades" nécessitent l'emploi de locomotives de renfort.

Le ministre des Chemins de fer pourrait-il me dire si la rampe de Bedford à laquelle il fait allusion est à environ 10 milles d'Halifax?

L'hon. M. GRAHAM: Elle est près d'Halifax.

M. R. L. BORDEN: C'est mon avis. Alors le ministre des Chemins de fer le comprend, deux de ces rampes, celle de Folleigh et celle de Bedford se trouvent entre Moncton et Halifax. Les marchandises destinées à

l'exportation doivent être remorquées sur le Transcontinental national jusqu'à Halifax et Saint-Jean; car on le sait, Moncton n'est pas un port de mer. Les trains circulant sur le Transcontinental devront franchir également deux des rampes qu'il mentionne. Il ne reste donc que la rampe de 1.29 à Métis, tandis que la rampe que j'ai mentionnée sur le Transcontinental national, entre Québec et Moncton, est une rampe de 1.10. Si, à l'aide de ces locomotives à l'arrière du train, vous pouvez aider un de ces longs trains à gravir la rampe de 1.10 sur un parcours de 12 milles, il est possible, en utilisant ces mêmes locomotives, de remorquer pareils trains et de leur faire franchir la rampe de 1.29 à Métis.

Voilà pourquoi, en autant que j'ai pu saisir la pensée du ministre dans sa réponse, je n'ai pas observé que la mise à exécution de ma proposition présentât de graves difficultés.

M. LENNOX : La seule difficulté qui se présente sur l'Intercolonial est-elle la longueur de la rampe?

M. R. L. BORDEN : La rampe de Métis est-elle bien longue?

L'hon. M. GRAHAM : Si je ne me trompe, cette rampe a une longueur de 3 ou 4 milles.

M. R. L. BORDEN : Comme l'observera le ministre, voici en quoi consiste la différence: sur la ligne du Transcontinental, entre Moncton et Québec, il y a contre le trafic de l'ouest, une rampe de 1.10 soit d'environ 58 ou 59 pieds, sur 12 milles de longueur; et sur l'Intercolonial, il existe une rampe—je ne saurais dire si elle est contre le trafic venant de l'ouest ou celui venant de l'est—c'est la rampe de Métis.

L'hon. M. FIELDING : Cette rampe est contre le trafic se dirigeant vers l'est.

M. R. L. BORDEN : Alors ce n'est nullement une rampe contre le trafic venant de l'ouest?

L'hon. M. GRAHAM : Elle s'oppose au trafic à destination de l'est.

M. R. L. BORDEN : L'expression dont je me suis servi était inexacte : la rampe qui se rencontre sur le Transcontinental s'oppose aussi au trafic à destination de l'est.

L'hon. M. GRAHAM : Il y a une rampe en chaque sens. Une de ces rampes a 10 milles de longueur et l'autre, 12 milles. Celle se dirigeant vers l'est est de 12 milles.

M. R. L. BORDEN : Si mes prémisses sont exactes, et si je me trompe, le ministre pourra rectifier mon erreur, il existe sur le Transcontinental national entre Québec et Moncton, une rampe de 1:10 sur 12 milles de longueur, contre le trafic à destination de l'est, tandis qu'au Petit-Métis, il existe une rampe de 1:29, sur trois ou quatre milles de longueur, contre le trafic à destination de l'est. Voici donc ce que je soumets en toute humilité au ministre, vu mon peu de lumières sur la question : en pareille condition, les transports effectués sur l'Intercolonial n'auraient pas à franchir de rampes plus raides et n'entraîneraient pas plus de frais que les transports de marchandises sur le Transcontinental national, une fois parachevé.

Voici donc, à mon avis, une condition qu'on pourrait légitimement imposée à la compagnie du Grand-Tronc, en ce moment; les transports des marchandises récoltées dans l'ouest du Canada, sur le parcours de ce réseau parachevé pour ainsi dire par le peuple canadien, devraient s'effectuer par voie de l'Interconial jusqu'aux ports de Saint-Jean et d'Halifex, en hiver, au lieu de se diriger vers Portland, aux Etats-Unis. J'en conviens, l'administration de l'Interconial doit, dans ce but, passer avec la compagnie du Grand-Tronc un traité contenant les stipulations voulues, et cette administration devrait être disposée à consentir à une répartition équitable et raisonnable du trafic; et s'il était impossible d'assurer autrement cette répartition des transports, on pourrait soumettre la question à l'arbitrage de certaines personnes faisant autorité en la matière, et en ce qui concerne tous les réseaux de chemins de fer au Canada, sauf l'Intercolonial, ont le droit de déterminer la répartition des taxes à accorder. Le ministre des Chemins de fer pourrait-il me dire où ces transports se dirigeront? Ces transports doivent s'acheminer vers quelque point du littoral, et cela non seulement au cours de l'été, mais encore au cours de l'hiver. Quand on aura récolté ce trafic et qu'il aura atteint le point de jonction de l'embranchement de Port-Arthur, il sera alors, pour ainsi dire, sous la haute main de la compagnie du Grand-Tronc; or, tous les intérêts de cette compagnie, l'engageront à acheminer ces transports vers Portland, aux Etats-Unis, au lieu de les diriger vers Halifax et Saint-Jean, à moins que le Gouvernement dans la circonstance favorable qui se présente, ne profite de l'occasion pour imposer à la compagnie du Grand-Tronc une obligation tendant à empêcher ce résultat. Autrement, voici quel serait le résultat: le peuple canadien devra s'imposer le sacrifice de millions de dollars et garantir des sommes énormes dans le but de construire un réseau desservant l'Ouest canadien et qui récoltera le trafic uniquement dans le but de l'acheminer vers un port des Etats-Unis.

Je ne saurais croire que le Gouvernement vise pareil résultat. Je tiens pour accordé que le Gouvernement ne saurait être animé du désir de voir pareil résultat se réaliser; mais je l'invite à me dire ce qui pourrait empêcher ce résultat de se produire, et si rien ne s'y oppose, n'est-il pas temps que le Gouvernement prenne quelque initiative aujourd'hui même, avant que ce prêt soit ratifié, et qu'il veille à ce que les ressources du Canada ne soient pas consacrées au développement d'un grand port des Etats-Unis. C'est là une question de la plus haute importance. Le ministre des chemins de fer, j'en ai la confiance, nous donnera l'assurance qu'il ne laissera pas s'échapper cette heureuse occasion; qu'il veillera à sauvegarder de quelque façon les intérêts du pays, en insérant la disposition voulue dans ce statut ou dans le traité qui y est annexé, et cela afin que les ports maritimes du Canada, susceptibles qu'ils sont d'un si grand développement et qui soutiennent la comparaison avec les plus beaux ports du monde, soient pleinement sauvegardés et qu'on tienne parfaitement compte de leurs droits, dans la création de ce grand réseau transcontinental.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des chemins de fer et des Canaux): Le chef de l'opposition en conviendra, l'objectif visé par le Gouvernement, ainsi qu'il ressort de l'exposé des grandes lignes de son système, a toujours été le développement de nos ports nationaux. Cet objectif a été réalisé autant que possible dans le récent traité franco-canadien. Un des objectifs visés dans la construction de ce réseau transcontinental a été de doter le pays d'une ligne entièrement canadienne qui provoquerait le développement de nos ports canadiens sur le littoral de l'Atlantique. Il est un fait, toutefois, qu'il faut bien retenir aujourd'hui: c'est que chaque dollar, chaque cent que nous ajoutons aux prix de transport des produits de l'Ouest abaisse le prix payé au producteur pour ces produits. En construisant un réseau de premier ordre, sur tout son parcours jusqu'à nos propres ports, nous avons visé à assurer le minimum de frais de transport. Si la situation est bien celle que nous a tracée l'honorable député, sa conclusion est légitime; mais malheureusement, la comparaison établie entre le réseau projeté du Grand-Tronc-Pacifique et l'Intercolonial ne saurait tenir debout.

Si je n'eusse pas obtenu d'un ingénieur les renseignements voulus sur cette ligne, j'aurais commis la même erreur que l'honorable député. Des trois fortes rampes que j'ai mentionnées sur l'Intercolonial, il y en a deux à l'est de Moncton et il en existe une, en chaque sens, sur le Transcontinental. Par conséquent, on peut établir hypothétiquement qu'il serait possible de remorquer la même charge sur chaque réseau. Mais lorsqu'il s'agit de solutionner pratiquement le problème, le résultat est bien différent. Le principe fondamental, c'est que la pente normale ou directrice détermine la charge à transporter. Une forte rampe demandant l'emploi d'une locomotive de renfort n'influe nullement sur la charge, parce que l'on utilise une deuxième locomotive pour aider le train à franchir cette rampe, et la charge à transporter n'est limitée que par la pente normale. La pente directrice, sur le réseau du Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à Moncton, est de 4.10 de 1 p. 100 et une charge de train peut être remorquée jusqu'à une capacité de rampe de 4:10 de 1 p. 100. La locomotive de renfort obvie à la difficulté qu'on éprouverait autrement à franchir la rampe trop raide, à un certain point de la route. Sur l'Intercolonial, bien qu'on n'ait mentionné que trois rampes fort raides, la pente normale est partout de 1 p. 100 tant vers l'est que vers l'ouest, et il est impossible de transporter une charge de train dépassant la capacité de la rampe normale, ce qui rend la capacité voiturière de l'Intercolonial, pour ainsi dire, la moitié de la puissance de transport du Grand-Tronc-Pacifique.

M. HUGHES: Le ministre a-t-il quelques données indiquant combien il existe de rampes de 1 p. 100 ou au delà, sur l'Intercolonial? En outre, combien y a-t-il de pentes de 4-10 de 1 p. 100 sur l'Intercolonial?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai un exemplaire du profil de l'Intercolonial. J'ai demandé à l'ingénieur en chef, aujourd'hui même, de me donner quelques renseignements au sujet de cette ligne et il me dit que les pentes sont si fréquentes à l'est et à l'ouest que la pente normale ou directrice de l'Intercolonial est de 1 p. 100 et il est impossible de charger nos trains au delà d'une capacité voiturière de 1 p. 100.

J'ai fait confectionner un calcul indiquant qu'en réalité, de Montréal en gagnant l'est les charges des trains sur l'Intercolonial n'atteindraient guère que la moitié de la capacité des charges de trains qui pourraient passer sur le Grand-Tronc-Pacifique. Ce serait un grave inconvénient. Même en faisant les meilleurs arrangements possible, cela indiquerait que les frais de transport des marchandises sur cette partie du réseau au moins seraient beaucoup plus élevés qu'ils ne le seraient sur un chemin de fer lont la pente normale serait de quatre-dixièmes de 1 p. 100, parce que les frais de transport seraient probablement près du double. Voilà une locomotive, du système " Consolidated ", de 107 tonnes ou comme nous le disons, de 53 tonnes sur roues conductrices, ce qui constitue réellement l'épreuve. Ce n'est pas là le type de locomotives de la plus grande puissance. Ce que je tiens à établir, c'est le tonnage net

que cette locomotive pourrait remorquer sur une voie bien de niveau, condition presque impossible parce qu'il y a peu de voies de niveau. Mais sur une voie de niveau, cette locomotive remorquerait 3,863 tonnes sur une pente de quatre dixièmes de 1 p. 100 elle remorquerait 1,596 tonnes, et sur une pente de 1 p. 100, elle remorquerait 819 tonnes.

Tandis qu'une locomotive de ce type pourrait remorquer 1,596 tonnes sur une rampe de 4-10èmes de 1 p. 100, mais sur la rampe normale de l'Intercolonial, elle ne pourrait remorquer que 810 tonnes, soit une quantité faiblement supérieure à celle qu'elle traînerait sur une rampe plus facile.

M. HUGHES : A combien d'endroits l'Intercolonial a-t-il une pente de un pour cent? J'ose le dire, sur l'Intercolonial entre Halifax et Montréal, il n'y a pas dix pentes de 1 p. 100. A ce chiffre, le ministre utiliserait-il dix locomotives de renfort, comme il va le faire à une dizaine d'endroits?

L'honorable M. GRAHAM: Il n'y en aura pas même six.

M. HUGHES: Je ne fais que citer les chiffres qu'on m'a donnés. Je tiens à appeler l'attention du ministre sur un autre point. L'Intercolonial, à son point le plus élevé, est à 700 pieds au-dessus du niveau de la mer, tandis que le Transcontinental national, à deux endroits, est à une altitude de 1,400 pieds. Or, soit que l'on franchisse cette hauteur, en utilisant une pente de 4 p. 100 ou qu'on se serve d'un alignement droit, le ministre prétend que l'unité de force nécessaire est égale dans les deux directions. Pour faire franchir à une charge cette acclivité de 1,400 pieds, il emploiera tout autant de tonnes de charbon, abstraction faite de la rampe, on sait que du pied même de la colline, il élève sa charge dans un ascenseur.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne voudrais pas entrer dans ces questions d'ordre technique qui sont du ressort des ingénieurs; car l'honorable député et moi, nous pourrions faire fausse route.

M. HUGHES: Ce n'est pas là un problème de génie civil, les enfants savent cela.

L'hon. M. GRAHAM: Je le répète, les pentes de 1 p. 100 sont si nombreuses que la pente normale de l'Intercolonial est de 1 p. 100 et il n'est possible de charger les trains que jusqu'à la capacité d'une pente de 1 p. 100, dans les deux sens. Voilà la preuve qu'il faut adopter quant à la capacité du remorquage d'une locomotive sur l'Intercolonial. La capacité de traction de la même locomotive sur une rampe de 4:10 est presque double, de sorte que la capacité de transport du Transcontinental est pour ainsi dire double de celle de l'Intercolonial.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la pente normale du Grand-Tronc, à partir des lacs jusqu'à Montréal?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne saurais dire.

M. R. L. BORDEN: C'est là une question fort importante. La réponse du ministre, si elle comporte quelque sens, implique que ce trafic tout entier se dirigera vers Portland en hiver. Je ne saurais me ranger à cet avis, parce que la pente normale entre Midland et Montréal doit être un facteur important; en outre, quand bien même l'Intercolonial transporterait ce grain de Montréal à Saint-Jean et à Halifax, à une faible perte, il serait encore préférable, dans l'intervalle, de faire ces transports plutôt que de laisser ce trafic s'acheminer vers Portland aux Etats-Unis. On ouvrirait ainsi, au cours de ces cinq ans, une ligne de communication qu'il serait bien difficile de fermer, à l'avenir, après le parachèvement du réseau, de Winnipeg à Moncton.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas envisagé cet aspect de la question. Je me suis contenté de démontrer que l'Intercolonial, avec sa pente de 1 p. 100, peut effectuer ces transports aussi facilement que le Transcontinental, avec sa pente de 4:10. Par conséquent, il n'y aurait rien de perdu, en matière de transport, en utilisant l'Intercolonial et en ne construisant pas le Transcontinental.

M. R. L. BORDEN: La situation est encore plus grave que je ne le pensais.

M. W. F. MACLEAN: Le changement des pentes de l'Intercolonial entraînerait des frais considérables?

L'hon. M. GRAHAM: Cela entraînerait de grandes dépenses, mais ce n'est pas là ce que nous discutons.

M. R. L. BORDEN: La pente normale sur le Grand-Tronc de Midland à Montréal, serait chose importante à étudier à cet égard.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE FORCE D'ONTARIO ET DU MICHIGAN.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 34),

déposé par M. Conmee, tendant à constituer en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan.

Sur l'article 1er.

M. CONMEE: On a donné avis de nombre d'amendements. Il est question de biffer aussi les articles 2 et 13 et de substituer d'autres articles. L'avis donné par le député d'Algoma (M. Boyce) qui s'est opposé à ce qu'on accordât la faculté d'expropriation en ce qui concerne la rivière Nipigon, a été accepté et incorporé dans les amendements. A mesure que nous discuterons le bill article par article, on se convaincra, je crois que les amendements répondent à toutes les objections qu'on a soulevées, l'autre soir, lorsque le bill était en discussion.

M. LENNOX: Je ne saisis pas bien la pensée de mon collègue, quand il affirme qu'on a biffé certains articles pour leur en substituer d'autres et qu'on est tombé d'accord sur certaines questions. Ce sont là des questions qui sont du ressort du comité et si je ne me trompe, on n'a encore rayé aucun article pour leur en substituer d'autres. Je serais bien aise que notre collègue nous élucidât, à cette phase du débat, l'objectif visé.

M. CONMEE: Le premier amendement porte radiation de l'article 2 du bill. L'article tendait à déclarer les travaux d'utilité publique au Canada. Pour répondre au désir de mon collègue, nous voulons biffer cet article.

Afin d'établir clairement que la compagnie ne sera pas autorisée à exportée de force motrice du Canada, sauf subordonnément à la loi sur l'inspection de l'électricité et à loi de 1907, concernant l'exportation de l'électricité et des fluides, la clause suivante est insérée au lieu des articles 13 et 15:

Les dispositions de la loi de 1907 relatives à l'inspection de l'électricité et celle de la loi relative à l'exportation de l'électricité et des fluides s'appliqueront à la compagnie et à ses entreprises.

2. La compagnie ne doit pas exporter d'énergie électrique, à moins d'avoir, au préalable, obtenu un permis dans ce but, aux termes de l'article 4 de la dernière loi mentionnée et le texte de ce permis pourra prescrire que la quantié d'énergie à exporter sera limitée à l'excédent qui restera à la compagnie, après qu'elle aura fourni, pour les besoins de la distribution à faire aux consommateurs au Canada de l'énergie stipulée dans chaque licence, aux prix et conformément aux conditions et règlements prescrits par le Gouverneur en conseil.

De façon générale, cet article est presque textuellement emprunté de l'article 4 de la loi concernant l'exportation de l'électricité incorporé dans le projet de loi. Le paragraphe 5 de l'article 19 est biffé et voici la disposition qui y est substituée:

La compagnie pourra exercer les pouvoirs d'expropriation à elle conférés par la présente loi, que lorsque les plans mentionnés dans l'article 18 de la présente loi auront reçu l'approbation prévue dans cet article; et quant aux terres situées sur le parcours de la rivière Nipigon, ces pouvoirs ne seront pas exercés, sauf relativement aux terres dont on pourra avoir besoin pour les usages de ces lignes de transmission.

Cet article supprime complètement les pouvoirs d'expropriation relativement à toute force hydraulique sur la rivière Nipigon et d'autres sections du bill limitent l'exercice de ce pouvoir entièrement, à la rivière Pigeon, ce qui est le but visé par l'avis de motion donné par le député d'Algoma (M. Boyce). J'ajoute que dans l'article 18, il faudra biffer le mot "Nipigon". Reste un article dont il a été convenu, et qui ne touche nullement aux pouvoirs de la compagnie; il ne vise qu'à la protection.

M. LENNOX: L'honorable député vou drait-il nous dire ce qu'il entend par les mots: "dont il a été convenu"? En quel sens la chose a-t-elle été convenue?

M. CONMEE: Il en a été convenu entre l'initiateur de ce bill et la compagnie d'Arrow river. Relison le texte:

Ladite faculté d'expropriation ne sera pas exercée relativement aux barrages destinés aux provisions d'eau qui sont déjà construits ou qui pourront l'être plus tard par la compagnie dite "Arrow River Tributary Slide and Boom Company.

Cette compagnie se livre à l'exploitation forestière; elle possède plusieurs barrages destinés à créer des aires de provisions d'eau sur les tributaires de la rivière Pigeon, mais non pas sur la rivière Pigeon. Dans le bill présenté au Sénat, l'année dernière, cette compagnie demandait l'autorisation d'établir des provisions d'eau, c'est-à-dire qu'elle demandait l'autorisation de faire ses opérations sur les tributaires de la rivière et de créer des approvisionnements d'eau pour les besoins de la force motrice, et en ce sens son intérêt viendrait en conflit avec l'intérêt de cette compagnie de marchands de bois. Les représentants de cette dernière compagnie et de la compagnie en question sont tombés d'accord sur cet article, l'année dernière.

Cet article n'est nullement nécessaire ici, car le bill à l'étude n'autorise pas la compagnie à donner plus d'extension à ses travaux destinés à la création de provisions d'eau; elle n'est pas autorisée non plus à exploiter les forces hydrauliques, sauf une seule force sur la rivière Pigeon et une autre sur la rivière Nipigon, si elle réussit à l'obtenir. Cet article est sans donte inu-

tile; mais comme on en est convenu l'année dernière et vu l'absence de tout représentant de la compagnie en question, il convient, à mon avis, de laisser figurer cet article au bill, afin d'assurer aux intéressés la protection dont il a été convenu. Je désire donc que cet article soit réservé.

Disons un mot sur la disposition de l'article 14 du bill. En relisant ce texte, les députés se convaincront que ce bill accorde des pouvoirs supérieurs, en ce qui concerne la protection du public, à ceux concédés par toute loi jusqu'ici adoptée par cette Chambre. L'article porte d'abord que le tarif des taxes exigées des consommateurs sera homologué de temps à autre par la commission des chemins de fer du Canada. La dernière fois que le bill est venu en discussion devant le comité, un de nos collègues (M. Fowke) nous a dit qu'il avait deux objections à formuler. D'abord à son avis, il ne fallait pas autoriser la compagnie à exporter une partie quelconque de la force motrice, et cela sans réglementation. Il trouvait matière à critique dans la teneur de l'article 15 du bill relatif aux pouvoirs accordés, article qui, ainsi que je l'ai fait observer, a été inséré là, dans le but d'assurer cette protection. Sans adresser sa critique au projet de loi même, mais se plaçant au point de vue du principe, il a formulé une autre objection. Il a déclaré qu'il voyait d'un mauvais œil la concession irrévocable de ce privilège, à perpétuité. A mon avis l'article 14 ne consacre nullement pareille concession du privilège, à perpétuité; il n'accorde à la compagnie, pour l'utilisation d'une ressource naturelle qu'une période limitée, sujette à certaines restrictions. Si l'avis exprimé par l'honorable député l'emportait, qu'en résulterait-il Etudions les règlements établis par le gouvernement d'Ontario relativement aux forces hydrauliques. Le règlement comporte concession d'un bail de vingt-un ans, relativement à une force hydraulique.

J'ai sous les yeux le texte d'un de ces baux et je le passerai volontiers à l'honorable député, s'il le désire. Le règlement porte concession d'un bail de vingt-un ans, renouvelable à l'expiration de vingt ans; en outre, le Gouvernement peut relever le chiffre de la redevance à payer ou réduire les taxes à verser; puis s'il ne peut s'entendre avec la compagnie, à cet égard, on peut recourir à l'arbitrage.

M. LENNOX: Le Gouvernement est-il tenu de renouveler le bail, à l'expiration de la période de vingt ans, ou bien la chose est-elle laissée à sa discrétion?

M. CONMEE: Le Gouvernement est tenu de renouveler le bail, à l'expiration de la période de vingt ans, subordonnément aux conditions précitées, ou bien il est obligé de faire l'expropriation de la propriété en payant à la compagnie la somme décidée par voie d'arbitrage, au cas où il ne pourrait s'entendre avec celle-ci sur le prix.

M. LENNOX: La valeur du privilège fait-elle l'objet de l'arbitrage?

M. CONMEE: Je ne saurais dire; je ne connais pas la teneur précise des règlements actuels; je m'en tiens au texte du bail que j'ai sous les yeux et à celui des règlements qui m'étaient familièrement connus, il y a quelques années. Si je ne me trompe, le gouvernement provincial actuel ne s'oblige pas à soumettre à l'arbitrage la valeur de la propriété, mais seulement le chiffre de la redevance à payer au Gouvernement et celui des taxes qu'il peut exiger du consommateur.

Le Gouvernement a le pouvoir, par l'intermédiaire de sa commission hydro-électrique, de réglementer les tarifs. L'article 14 pourvoit à une meilleure protection. Vingt ans, c'est bien long. L'article ne limite pas la durée à vingt, dix ou cinq ans. Il dispose que les tarifs peuvent être établis "de temps à autre". Un consommateur peut faire une demande et les tarifs peuvent être réduits. Mais il va beaucoup plus loin que cela. Il dispose que la commission pourra réglementer les conditions du service. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie qu'elle peut établir les heures de service, les facilités qui seront accordés au consommateur pour utiliser le pouvoir, la distribution du pouvoirs hors d'une station et l'acquisition ensuite par une société qui désire l'utiliser, et aussi, dans le cas où la commission l'ordonnerait, la livraison du pouvoir dans la demeure du consommateur, la commission se réservant l'autorité complète en toutes circonstances. Je prétends qu'il ne peut s'élever aucune contestation entre le consommateur et la compagnie sans que la commission n'ait le contrôle absolu et le pouvoir d'établir de temps en temps des règlements. Je ne crois pas qu'on puisse prévoir une meilleure protection dans l'intérêt du public. Je prétends aussi que ce bill et cette compagnie sont comme les autres soumis aux lois générales du pays. Si à l'avenir ce Gouvernement ou tout autre gouvernement futur adopte une loi générale réglementant l'utilisation des chutes d'eau et établissant des conditions par lesquelles la concession sera ôtée à la compagnie, il a le pouvoir de le faire, c'est-à-dire qu'une législation générale pourrait l'ordonner. Mais d'après notre Constitution, il existe un pouvoir spécial qui nous accorde ce droit. Ces usines peuvent en tout temps, avant ou après leur construction, être déclarées entreprises dans l'intérêt général du Canada et le Gouvernement peut imposer toutes les conditions qui lui plaisent. Il peut s'emparer des usines par tous moyens qui lui sembleront équitables et satisfaisants. De sorte que je prétends que ce bill a fait un grand pas pour régler une question assez embarrassée

relativement aux meilleures conditions de protection des intérêts publics. Je crois qu'il va plus loin que toute législation précédente.

Si les honorables députés veulent étudier le bill ,ils verront que les intérêts des municipalités sont protégés. D'abord la compagnie ne peut entrer dans la limite d'aucune municipalité sans le consentement de cette municipalité et non pas son simple consentement, mais son consentement exprimé par le règlement. Ce doit être un acte formel de la municipalité pour permettre à la compagnie d'établir ses usines ou ses fils dans les limites de la municipalité.

M. CONMEE: Je n'ai pas le bill sous les yeux, mais je crois que c'est l'article 11. Il va plus loin pour les cités et les villes qui sont peut-être plus importantes. La compagnie ne peut pas entrer dans une cité ou une ville et elle ne peut pas y avoir de droits, tant qu'un règlement n'aura pas été adopté, non par la municipalité, mais par les élections régulières, c'est-à-dire par ceux qui ont le droit de voter les règlements de finance. Je ne vois pas quelles conditions on pourrait établir pour mieux sauvegarder l'intérêt public sous ce rapport que ces articles du bill. Si les honorables députés veulent y jeter un coup d'œil, je suis convaincu qu'ils diront qu'ils vont aussi loin qu'il est possible d'aller. Je dois dire que j'ai plus d'intérêt dans ce bill en qualité de représentant qu'aucun autre député de cette Chambre. Je représente le groupement qui est le plus intéressé à ce bill. Si le bill n'est pas adopté en la forme que je pourrai justifier devant ces électeurs, comme leur représentant, cela me sera évidemment nuisible.

M. LENNOX: Vous pourriez ne jamais revenir.

M. CONMEE: Je pourrais ne jamais revenir. Mais le motif qui fait que je suis ici, c'est que je me suis fait l'avocat de ce bill. Si l'honorable député veut voir quelle était ma majorité cette année et quelle fut celle que j'obtins il y a quatre ans, il verra que ma majorité d'il y a quatre ans fut obtenue dans la région ouest de ma circonscription, que cette fois j'ai eu la majorité dans cette partie.

M. BLAIN: La corruption n'est pas venue en aide à mon honorable ami?

M. CONMEE: Non, nous faisons nos élections honnêtement dans cette division. Il n'y a pas de protestation contre moi. Mes adversaires ont pensé que je n'avais pas remporté honnêtement mes élections précédentes et par quatre fois ils m'ont fait subir l'épreuve des tribunaux, mais les juges ont déclaré chaque fois que j'avais emporté honnêtement la victoire. Mon honorable ami a lu la résolution qui a été adoptée par l'assemblée à Toronto. Je l'ai ici et il a dit qu'elle avait été adoptée à l'unanimité.

M. LENNOX: N'est-ce pas exact?

M. CONMEE: Non, ce n'est pas exact. Je ne veux pas accuser mon honorable ami de tromper la Chambre, par conséquent bien que la résolution contraire ait été sur le verso de la page des "Procès-Verbaux" qu'il a devant lui, comme j'en ai un exemplaire devant moi, je veux bien croire qu'il ne l'a pas vue. Je ne prendrai pas l'attention du comité plus longtemps sur cette question, si ce n'est pour lui donner lecture du dernier paragraphe de la résolution présentée par l'honorable M. MacKay, le chef de l'opposition et contre laquelle les membres de l'opposition ont voté; c'est la résolution que mon honorable ami a lue l'autre soir:

Et cette Chambre recommande qu'une conférence entre le gouvernement du Canada et les gouvernements des différentes provinces ait lieu en vue d'arriver à une solution raisonnable ou à un arrangement relativement aux questions qui sont en doute quant aux juridictions respectives du gouvernement du Canada et des différentes provinces et que, s'il est nécessaire, on obtienne une législation impériale.

Le but de cette résolution est qu'une conférence fixe définitivement ce qui est ou ce qui n'est pas un cours d'eau navigable ou, si vous voulez dire la chose en d'autres termes, ce qui est sous le contrôle exclusif du pouvoir fédéral et ce qui est sous le contrôle exclusif du pouvoir provincial. Je crois que c'était là une proposition raisonnable et juste et j'espère qu'un jour ou l'autre le Gouvernement du Canada et celui des provinces se réuniront dans une conférence semblable et que l'on en arrivera à trouver la solution de cette question plus ou moins épineuse.

M. LENNOX: Au sujet de cet amendement que mon honorable ami pense que j'avais dans les Procès-Verbaux dont j'ai donné lecture, l'autre jour, à quelle page se trouve-t-il?

M. CONMEE: Suivant mon exemplaire, —et je suppose que le sien doit être le même—la résolution que l'honorable député (M. Lennox) a lue se trouve aux pages 351 et 352 et la résolution dont je parle se trouve à la page 353.

M. LENNOX: La résolution que j'avais proposé commence à la page 5 et se continue à la page 6. Je ne vois rien de ce que mon honorable ami (M. Conmee) vient de lire immédiatement.

M. CONMEE: Je vais la faire passer à mon honorable ami.

M. LENNOX: Je suis tout à fait satisfait, mais je tiens à ce que mon honorable ami sache que je n'ai pas refusé de lire ce qui était devant moi.

M. CONMEE: J'accepte la parole de l'honorable député sur ce point; je pensais qu'il devait y avoir quelque chose de ce genre. Je ne conteste pas qu'il doit y avoir quelque chose à dire des deux côtés sur la question de la rivière Nipigon parce que c'est un cours d'eau situé entièrement dans la province d'Ontario. Je n'abandonne pas la position que j'ai prise, malgré cela, disant que c'était une rivière navigable et qu'elle était soumise au contrôle exclusif du Parlement du Canada, aucun autre pouvoir ne pouvant autoriser une compagnie à exécuter des travaux de la nature de ceux que les promoteurs essaient d'obtenir. C'est la position que j'ai prise quand j'ai parlé auparavant et c'est encore la position que je prends maintenant. Je ne recule pas du tout. Je laisserai d'autres personnes donner leurs vues sur ce point. Je pense que c'est une disposition raisonnable à introduire dans ce bill et qu'elle devrait y être, mais comme d'autres députés pensent différemment, et que cela n'a pas une importance vitale pour le bill, je suis prêt à la supprimer. Si cette disposition avait été introduite dans le bill relatif aux améliorations de la rivière la Pluie, il n'y aurait pas la confusion qui existe aujourd'hui et qui oblige ceux qui sont le plus intéresés à s'adresser aux tribunaux pour obtenir la confirmation des droits qui leur ont été accordés par le Parlement dans la loi que nous avons adoptée. Quoi qu'il en soit, je ne discute pas cette question qui est passée et finie pour le moment. J'espère qu'avec les amendements qui ont été introduits le bill se recommande à l'appréciation de la Chambre.

M. BLAIN: Puisque mon honorable ami (M. Conmee) nous a donné une explication très complète du bill et des amendements proposés, je demanderai qu'il laisse ce bill en suspens, pour qu'il soit examiné davantage, surtout parce que mon honorable ami d'Algoma-ouest (M. Boyce) qui a pris une part active à la discussion du bill, il y a quelque temps, est absent aujourd'hui.

M. CONMEE: Si l'honorable député veut bien me permettre, je dirai, que j'ai vu l'honorable député (M. Boyce) hier, que je lui ai montré mes amendements et que je les ai discutés avec lui. J'ai compris qu'il disait qu'ils lui avaient donné satisfaction. Il n'y a qu'un point en discussion, c'est celui-ci, que j'expliquerai très honnêtement. L'amendement de l'honorable député effacerait le mot "trois" dans l'article 8, et le remplacerait par le mot "deux". Cela voudrait dire que la compagnie commencerait ses travaux dans l'espace de deux ans au lieu de trois ans. J'ai fait remarquer que cette compagnie devrait s'adresser à Washington pour obtenir une loi avant de pouvoir procéder à l'exécution de ces travaux; elle devait aller dans un autre pays pour obtenir le privilège d'exécuter ces travaux dans la rivière Pigeon. J'ai fait remarquer aussi que c'était assez difficile à obtenir et que la compagnie ne devait pas être resserrée dans des conditions trop étroites, mais qu'on devait lui accorder un délai raisonnable et je ne crois pas que trois ans soit un délai exagéré. J'ai cru comprendre que l'honorable député n'insisterait pas sur ce point.

M. BLAIN: Je dirai en réponse que j'ai ici une note de l'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) disant que bien que mon honorable ami lui ait soumis ces changements, il n'avait consenti à rien et ne voulait pas donner son consentement au bill dans sa forme actuelle. J'enverrai cette note à mon honorable ami s'il le désire. Quoi qu'il en soit, il y a de tels changements dans le bill qui nous est présenté en ce moment qu'il est important que le comité ait le temps de l'étudier, surtout parce que, suivant moi, c'est une question qui devrait être entièrement réglée par la législature d'Ontario.

M. SPROULE: Il y a un autre motif pour que ce bill soit retardé, il touche d'une façon très matérielle au système d'administration du gouvernement provincial. Ce gouvernement pense qu'il a le droit d'utiliser ces chutes d'eau en vue d'assurer ses revenus si c'est nécessaire. Il a donné à bail quelques-uns de ces pouvoirs d'eau moyennant une rente annuelle et de tels baux sont renouvelables avec entente que la rente peut être augmentée si c'est nécessaire. Je crains que le gouvernement d'Ontario n'ait pas été prévenu de ces changements proposés ou n'en ait pas entendu parler. Probablement le Gouvernement sera aussi opposé à ce bill dans sa forme actuelle, qu'il l'était dans sa forme première, parce qu'il a le droit de contrôle sur ces chutes d'eau.

Pour ce motif, sinon pour un autre, le bill devrait rester en suspens. Quant à la nature des changements, nous venons seulement maintenant de les recevoir et nous n'avons pas eu le temps de les examiner avec soin. L'honorable député a soutenu une étrange doctrine sur la question du droit qu'a le pouvoir fédéral sur un cours d'eau. Le gouvernement fédéral a le droit de contrôle sur les cours d'eau navigables, mais je pose une question à l'honorable député à ce sujet. Admettons que vingt ou vingt-cinq milles d'un cours d'eau soient navigables, disons à son embouchure et que toute la partie supérieure, environ 400 milles, ne soient pas navigables, prétend-il, parce qu'une petite partie est navigable,

que tout le cours d'eau est entièrement sous l'autorité fédérale? Je crois qu'il a dit que oui. Il s'agit ici de la situation relative à la rivière Nipigon. Il n'y a qu'une petite partie de cette rivière qui soit navigable et pour cette raison mon honorable ami prétend que le parlement fédéral a le droit de contrôle sur toute la longueur de ce cours d'eau. Le gouvernement provincial, au contraire, pense différemment et il y a beaucoup de raison en sa faveur.

M. CONMEE: Ce bill, tel qui a été amendé, ne donne aucun droit à la compagnie sur la rivière Nipigon.

M. SPROULE: Je parlais de la prétention de mon honorable ami et je l'appliquais à ce cours d'eau qui est une des rivières dont il est question. Il y a beaucoup de changements introduits dans ce bill et nous n'avons pas le temps de les examiner, et il ne serait pas possible de les comprendre durant cette séance. Il ferait mieux de laisser ce bill en suspens jusqu'à ce que nous ayons communiqué avec le gouvernement d'Ontario.

M. CONMEE: Si nous ne pouvons pas légiférer sans le consentement du gouvernement d'Ontario nous ne pourrons pas faire de loi sur beaucoup de questions.

M. LANCASTER: Si nous légiférons sur des questions qui ont trait à des intérêts provinciaux.

M. CONMEE: N'aurons-nous pas d'opinion qui nous soit propre? Il ne peut y avoir aucune question provinciale en ce qui concerne la rivière Pigeon, parce que c'est un cours d'eau limitrophe et le territoire ne fait plus partie des possessions de la couronne depuis plus de cinquante ans, de sorte qu'il ne peut pas y avoir d'intérêts provinciaux dans cette rivière.

M. LANCASTER: Il est probable que si l'honorable député représentait un comté dans la provice d'Ontario il penserait différemment.

M. CONMEE : Je ne discuterai pas cette question avec mon honorable ami. Mais la proposition qui a été faite de laisser ce bill en suspens jusqu'à ce que nous ayons eu connaissance des vues du gouvernement d'Ontario est une proposition à laquelle je ne peux pas consentir. Je ne tiens pas à presser l'adoption de ce bill, d'une manière irrégulière, mais naturellement, si les honorables députés veulent témoigner d'une certaine hostilité, nous ne pourrons pas faire grand'chose maintenant parce que l'heure des bills privés est arrivée presque à la fin. Toutefois je ne vois pas bien à quoi cela servirait de le mettre de côté. Le bill doit être étudié à ses mérites. Si la majorité de la Chambre y est opposée et vote contre, le bill naturellement sera rejeté.

M. T. S. SPROULE.

M. LENNOX : Quant à ce que vient de dire l'honorable député, que nous étions opposés à ce bill, j'espère qu'il ne pense rien de tel. Lorsque le bill a été appelé quelques instants après huit heures, je lui ai demandé de donner des explications et il a donné une explication très complète qui a pris presque tout le temps jusqu'à maintenant. Nous n'avons certainement pas le loisir de l'étudier en ce moment. S'il préfère que nous continuions la discussion pendant le quart d'heure qui reste, nous le ferons, mais nous ne pouvons pas admettre le bill ce soir, et il ferait tout aussi bien de proposer que le comité lève la séance et rende compte de ses travaux.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a quelques amendements qui ne soulèvent aucune objection. Par exemple l'amendement qui supprime l'article 2 auquel on s'était opposé. Certainement cet amendement peut être adopté.

M. LANCASTER : Mais nous ne savons pas jusqu'à quel point nous intervenons dans les droits provinciaux tant que nous n'avons pas fait l'examen complet du bill. Nous pourrions nous engager à adopter une loi en laissant passer des articles qui ne seraient pas adoptés quand nous serons mieux renseignés par la suite. Ce qui me frappe c'est que nous nous efforçons ici de trouver des motifs pour faire ce que nous ne pourrions accepter que si nous étions à la législature d'Ontario. Je ne comprends pas ce que nous pouvons gagner en essayant d'atteindre ce résultat. Nous avons assez de travaux à faire qui relèvent du pouvoir fédéral sans nous tracasser à siéger comme cour d'appel ou comme bureau de contentieux pour un gouvernement provincial. Jusqu'à maintenant je n'ai pris aucune part à la discussion mais j'ai écouté avec attention la discussion de ce bill. Mon honorable ami ne manque pas d'une certaine adresse ou de connaissance de la procédure législative et bien qu'il ne soit pas avocat, il est aussi capable que bon nombre d'avocats de discuter cette question même en se plaçant au point de vue légal.

Je suis fâché qu'il ne nous ait pas donné quelques raisons pour expliquer que la législature d'Ontario ne pouvait pas faire ce qu'il nous demande de faire et pourquoi elle ne peut pas accorder les garanties qu'il se dit prêt à donner dans ce bill. Pourquoi la province d'Ontario ne peut-elle pas les accorder? Pourquoi ne pas permettre à la législature d'Ontario de discuter ces questions provinciales? Nous ne sommes pas compétents pour traiter des questions qui relèvent de l'administration d'Ontario, et nous ne sommes pas les juges de ce que le gouvernement provincial doit faire. Ils sont les seuls juges. Nous n'avons aucun droit de penser que nous pouvons faire aus-

si bien qu'eux et nous ne nous faisons pas injure en disant que nous ne pouvons pas faire aussi bien qu'eux en ce qui regarde les questions provinciales. Je ne doute pas qu'un grand nombre d'entre nous voteraient d'une façon sur ce bill dans cette Chambre et d'une façon tout à fait différente sur un bill analogue si nous appartenions à la législature provinciale. Ce qui m'inquiète c'est que nous traitons cette question comme si elle était fédérale sans être bien sûr qu'il soit nécessaire d'établir une législature fédérale. Mais nous n'avons aucun droit d'exercer ici une juridiction à moins que la province ne puisse pas traiter ces questions.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami sait que l'argument qu'il a présenté est sans valeur; nous ne prenons aucun engagement envers ce bill tant que le préambule n'a pas été accepté. Avant que cela soit fait, rien n'est fait. Il y a dans ce bill quelques dispositions auxquelles il s'est opposé et ils ont été supprimées par mon honorable ami de Thunder-Bay et Rainy-River (M. Conmee). Il ne peut certainement pas faire d'opposition à cet amendement. Le bill tel qu'il a été modifié par mon honorable ami ne contient rien qui puisse nécessiter une discussion, à l'exception du pouvoir d'expropriation. Mon honorable ami a fait disparaître du bill cette partie où il était question de la rivière Nipigon et à laquelle j'étais opposé. Les pouvoirs d'expropriations sont limités à une rivière qui est internationale. Il y a beaucoup à dire contre la proposition de mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster) qui prétend que c'est la province d'Ontario qui a ces pouvoirs et il y a beaucoup à dire en faveur de l'autre proposition qui prétend que nous avons ici ces pouvoirs. C'est une question qui peut être discutée en temps voulu, mais il me semble que nous avancerions le travail pour lequel nous sommes ici, si nous acceptions cette partie du bill et si nous réservions la discussion pour la partie qui est réellement contentieuse.

M. SPROULE: Le motif qui m'a fait proposer de laisser le bill en suspens a été provoqué par l'affirmation de l'honorable député lui-même que ce bill tel que modifié ne serait pas combattu par le gouvernement d'Ontario s'il était consulté.

M. CONMEE: Je n'ai pas fait cette déclaration.

M. SPROULE: C'est l'impression que j'ai eue en entendant les paroles dont il s'est servi. J'ai pensé en conséquence, que si le bill était soumis au gouvernement provincial et si nous avions des renseignements venant de lui, cela simplifierait beaucoup la question et bien que nous puissions penser que le Gouvernement n'agirait pas avec sagesse s'il ne désirait pas exercer son contrôle sur ces chutes d'eau, pourtant il y a quelques députés de cette Chambre qui, dans ce cas, ne s'opposeraient pas énergiquement à ce bill. Mon opinion personnelle est que ces chutes d'eau appartiennent à la province. Elles sont le revenu de cette province, et c'est comme telles qu'elles devraient être utilisées. Le gouvernement les loue actuellement d'année en année et en retire un revenu très considérable. Il a fait connaître à tout le monde que sa politique est de s'emparer de toutes ces chutes, de les prendre sous son contrôle et de les développer dans l'intérêt de la province. Puisque ce qu'il a fait s'est tourné à son profit, en utilisant sa propriété et en en retirant de l'argent, pourquoi nous arrogerions-nous le droit d'expropriation ou plutôt de priver la province d'une partie de la propriété qui lui appartient? C'est lui enlever un droit qu'elle possède. Je ne crois pas que nous devrions le faire.

M. PERLEY: L'avis relatif à ces amendements dit qu'ils seront proposés lundi prochain. Je suppose qu'ils ont été donnés trop tard pour être discutés aujourd'hui. Par conséquent mon honorable ami d'Algoma-ouest (M. Boyce) a parfaitement raison de penser que ces amendements auraient dû venir en discussion lundi. Au lieu de continuer la discussion, il serait bien préférable de différer l'examen de cette question jusqu'à lundi.

M. CONMEE: J'ai donné l'avis pour vendredi.

M. PERLEY: L'honorable député a dû s'y prendre trop tard afin de donner l'avis pour ce soir, parce que l'avis porte "lundi".

M. CONMEE: Cette discussion est, je pense, irrégulière. Le bill aurait dû être pris article par article et discuté tandis qu'on a permis au comité de le discuter d'un façon générale. L'avis de mon honorable ami d'Algoma-ouest (M. Boyce) est, en réalité, le même que cet avis, de sorte qu'il y a eu assez de délai relativement à cet avis. Permettez que je dise un mot à l'honorable député qui a parlé il y a quelques minutes, (M. Lancaster), et qui désire savoir de moi, pourquoi le Parlement a été invité à adopter cette loi au lieu de la législature provinciale. Tout ce que je puis dire c'est que j'ai pensé que je l'avais expliqué parfaitement, au moment de la discussion de cette question quand le bill a été présenté à la seconde lecture et ensuite en comité. J'ai donné le jugement du conseil privé déclarant que ce Parlement, seul, pouvait créer cette compagnie.

M. CONMEE: Pour exécuter l'entreprise que cette compagnie demande qu'on lui permette d'exécuter.

M. LANCASTER: Ce tribunal a-t-il eu ce bill sous les yeux? Cela dépend de ce que vous mettez dans votre bill.

M. CONMEE: Si mon honorable ami veut faire un bill pour ces promoteurs ou s'il veut leur dicter ce qu'ils mettront dans leur bill, je ne sais pas où il veut en venir.

M. LANCASTER : Non, je ne demande pas cela mais aucun tribunal ne peut prévoir l'avenir et dire qu'un certain bill qui sera par la suite présenté au Parlement, est un bill qui ne peut être adopté que par le pouvoir fédéral. Si vous soumettez au conseil privé un cas précis, la réponse que vous devez avoir sera affirmative, disant que le Dominion peut faire ceci ou cela, vous pouvez recevoir cette réponse de la cour, mais la cour ne pourrait pas dire qu'un bill qui doit être présenté à une date ultérieure par mon honorable ami, est un bill que ce Parlement seul peut adopter.

M. CONMEE: La meilleure autorité que nous ayons dans ce pays, en a décidé ainsi. Les tribunaux ont décidé cette question.

M. LANCASTER: Qu'ont-ils décidé?

M. CONMEE: Je pourrais donner à mon honorable ami une autorité qui n'est autre que celle de sir Oliver Mowat. J'ai été élevé à l'école des droits provinciaux dont sir Oliver Mowat était le maître. Je suis encore assez renseigné sur cette question. Voici le langage dont s'est servi sir Oliver au sujet d'un bill qui a été présenté dans des circonstances semblables:

Il paraîtrait s'ensuivre que le statut en lature provinciale d'instituer en corporation des compagnies, c'est celui qui est relatif à des compagnies qui ont pour objet des entreprises provinciales. Le soussigné prétend que cette autorité signifie entreprise provinciale dans la province où est créée la compagnie.

Puis il continue en donnant des cas pour lesquelles les tribunaux ont exprimé des vues semblables et il dit:

Il paraîtrait s'en suivre que le statut en question qui confère à une compagnie le droit d'acquérir, de cultiver, d'améliorer et de vendre des terres, non seulement dans la province de la Nouvelle-Ecosse, mais aussi dans la province du Nouveau-Brunswick et ailleurs n'est pas limité aux affaires provinciales au sens dans lequel cette expression est employée dans la constitution de l'Amérique britannique du Nord et en conséquence l'acte législatif est *ultra vires*.

M. LANCASTER. Ce n'est pas le cas ici.

M. CONMEE: Non, mais c'est un cas qui est analogue. Il parle ensuite du jugement de sir John Thompson relativement à la compagnie de Kaministaquia et vous constaterez que sir John Thompson a recommandé le désaveu parce que la compagnie avait entrepris de détourner un cours d'eau navigable. Nous avons eu l'opinion du ministre de la Justice donnée en Chambre et disant que le Parlement fédéral pouvait seul conférer l'autorité que cette compagnie demande.

M. LANCASTER: J'ai peur d'être obligé de retirer le compliment que j'ai adressé à mon honorable ami au sujet de ses connaissances légales. Je le lui ai adressé par politesse et je regrette d'avoir à le retirer. Chacun sait, que lorsqu'une compagnie fait des opérations dans différentes provinces, il ne s'agit plus d'une entreprise provinciale, mais cette compagnie va opérer comme je l'ai compris, entièrement dans la province d'Ontario.

M. CONMEE : Le mal est que vous ne comprenez pas le bill.

M. LANCASTER: La décision rendue par l'autorité savante et très respectée que l'honorable député a citée est basée sur le fait que la compagnie dont on parle dans ce cas, devait opérer dans deux provinces différentes et ne pas être limitée à une province; c'était naturellement, une entreprise pour l'intérêt général du Canada.

M. CONMEE: L'honorable député ne voit-il pas dans ce bill que la compagnie n'est pas limitée à une province?

M. LANCASTER: Ce n'est pas l'effet de ce bill.

M. CONMEE: La compagnie fait des opérations non seulement dans Ontario mais dans les Etats-Unis.

M. LANCASTER: Vous pourriez dire aussi bien qu'elle opérera dans le Mexique ou en Australie, mais cela ne vous est d'aucune utilité.

M. BLAIN: Quand ce bill a été présenté pour la première fois, le gouvernement d'Ontario a considéré qu'il était d'une importance si grande qu'il a envoyé un avocat spécialement chargé de s'opposer au bill dans le comité. Depuis ce temps, l'honorable député a introduit beaucoup de changements dans son bill et le gouvernement d'Ontario devrait certainement avoir l'occasion d'étudier ces changements. L'honorable député (M. Conmee) est plutôt hostile au gouvernement d'Ontario, mais c'est son droit et son privilège.

M. CONMEE: L'honorable député ne devrait pas m'imputer des motifs que je n'ai pas. Je ne suis pas hostile au gouvernement d'Ontario; je n'ai pas de discussion avec lui.

M. BLAIN: Mais pourtant l'honorable député refuse d'attendre jusqu'à ce que le gouvernement d'Ontario soit consulté. Suivant moi, le gouvernement d'Ontario est aussi désireux de développer les chutes d'eau de la province que le Parlement peut l'être et si mon honorable ami a un projet convenable à lui soumettre, il recevra sans aucun doute la coopération de ce gouvernement.

M. SPROULE: Il est neuf heures.

(L'heure consacrée à l'examen des bills d'intérêt privé est expirée.)

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion du bill (n° 128) tendant à autoriser un prêt à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): A six heures j'ai essayé de corriger une impression erronnée qui semblait prévaloir quant à la comparaison des rampes sur le Transcontinental et sur l'Intercolonial de Lévis à Moncton.

Le chef de l'opposition a signalé l'opportunité d'une convention aux termes de laquelle le grain à partir de Midland pourrait être dirigé vers le littoral par la voie du Grand-Tronc et de l'Intercolonial. Me plaçant au point de vue de l'intérêt de l'Intercolonial, j'approuve cette proposition, pourvu que les expéditeurs n'en souffrent aucun préjudice. Mais l'honorable député a proposé cette solution, même si l'Intercolonial devait se trouver dans la nécessité de remorquer ce grain à perte, et en ma qualité de ministre des Chemins de fer, je dois exprimer ici mon dissentiment.

Je suis d'avis que l'Intercolonial, en tant qu'entreprise de l'Etat, devrait être traité de la même manière que les autres chemins de fer. Si le ministère se convainquait de la nécessité d'effectuer à perte le transport de ce grain par l'entremise de l'Intercolonial, alors il serait de devoir du Parlement, après avoir fait le calcul du chiffre de cette perte, de voter un crédit spécial en vue de dédommager l'Intercolonial et lui éviter de supporter la totalité de ce fardeau. En Australie, lorsque le Gouvernement demande qu'un chemin de fer de l'Etat remorque à perte des marchandises, il a soin de faire voter un crédit en vue d'indemniser le chemin de fer, et dans les mêmes conditions, nous devrions faire de même au Canada. Je n'ai pas eu occasion de me consulter avec qui que ce soit, en vue de me renseigner exactement, mais je suis porté à croire que la pente moyenne sur la voie de l'Intercolonial entre Montréal et Moncton n'est pas plus raide que la pente moyenne sur le chemin de fer du Grand-Tronc, de Midland à Montréal.

M. PORTER: Elle n'est pas plus raide, dites-vous?

L'hon. M. GRAHAM: Je suis porté à croire que les pentes ne sont pas plus raides dans un cas que dans l'autre.

M. R. L. BORDEN: L'honorable ministre des Chemins de fer n'a rien dit de la grosse difficulté que j'ai soulevée.

L'hon. M. GRAHAM: C'est que le très honorable premier ministre désirerait prendre la parole.

Sir WILFRID LAURIER: Si j'ai bien compris, la difficulté soulevée par l'honorable député est celle-ci : comment vont s'effectuer les transports entre l'Ouest et l'Est, en attendant que le pont de Québec soit terminé? Inutile de dire que l'accident arrivé au pont constitue un très sérieux obstacle à l'exécution de l'entreprise. Lors de la conclusion du marché, nous comptions que le pont qu'on était à peu près vers le même temps que le chemin de fer, et, n'avait été le malheureux accident que l'on sait, nos prévisions, je pense, se seraient vérifiées à peu près exactement. Voilà maintenant dix-huit mois que le pont s'est effondré, et les plans pour la reconstruction ne seront pas prêts d'ici à quelque temps encore, probablement pas avant la fin de l'année. Le chef de la gauche (M. R. L. Borden), ne se trompait guère, je pense, en affirmant que, même dans les conditions les plus favorables, le pont ne serait pas complété avant 1915. Profitant de l'expérience acquise, nous qui avions fait préparer des plans par des ingénieurs que nous avions raison de croire les plus habiles du continent, et avec les résultats funestes que l'on sait, nous avons pugé nécessaire de prendre les plus grandes précautions.

Nous avons confié la préparation des plans du nouveau pont à une commission composée des ingénieurs les plus éminents de l'Europe et de l'Amérique. Ils sont actuellement à l'œuvre, mais je ne sais pas encore quand les plans seront préparés; il est possible que ce travail leur prenne la plus grande partie de l'année. Dans l'intervale, comment allons-nous relier le deux tronçons du chemin de fer de Winnipeg à Québec et celui de Québec à Moncton? Comme la Chambre le conjecture bien, le ministre des Chemins de fer et mes collègues du cabinet, nous nous sommes occupés de résoudre cette difficulté. Nous avons cru qu'il serait possible d'établir un service de transbordeurs (ferry) sur le fleuve. On m'informe que ce moyen ne serait pas dispendieux et serait très exécutable. A cet égard, je ne hasarde aucune opinion, je donne simplement le renseignement qu'on m'a fourni, et je le donne pour ce qu'il vaut; je ne prétends pas que ce soit exact ni définitif. Mais plaçons-nous au point de vue le plus pessimiste, et supposons qu'il ne soit pas possible dans l'intervalle d'établir une communication entre les deux rives du fleuve à Québec. Alors se pose la question: Que faire dans l'intervalle? Je ne suis pas prêt à dire sur-le-champ ce que nous devrions faire, quelle initiative nous devrions prendre, si toutefois il y a quelque chose à faire. Mais je ne saurais partager l'opinion de l'honorable chef de la gauche (M. R. L. Borden) quand il prétend que nous avions là une occasion d'imposer au Grand-Tronc-Pacifique une modification de son marché avec nous. Je ne saurais davantage admettre le bien-fondé de la déclation qu'il a réitérée dans le cours du pré-

sent débat, aux termes de laquelle l'opération que nous demandons au Parlement de ratifier serait une modification ou un changement des conditions inscrites au contrat. Le contrat n'est pas modifié, il reste ce qu'il était; ceci n'est pas une modification, c'est simplement une avance de fonds que nous faisons à la compagnie, et qui devra nous être remboursée sous un certain délai. C'est simplement la répétition de ce qui s'est passé entre le Gouvernement et la compagnie du Pacifique-Canadien en 1884. On n'a pas prétendu dans le temps que le prêt de $30,000,000 fait en 1884 par le Gouvernement à la compagnie du Pacifique-Canadien équivalait à une modification du marché conclu en 1881. Si modification il y avait elle était sans importance, les conventions n'étaient pas modifiées dans leur essence. Dans le cas actuel, en ce qui nous regarde, nous ne voulons pas de modification du contrat. Il est possible qu'en ce qui regarde le trafic à provenance de l'Ouest nous ayons à mettre sérieusement à l'étude la question de son remorquage jusqu'au littoral; mais ce que je tiens à faire observer à l'honorable député, c'est que ce n'est pas le moment ni l'occasion d'examiner cette question.

Notre grande préoccupation pour le moment, c'est de mener à bonne fin sous le plus court délai la construction de la section des prairies, afin de permettre, s'il est possible, l'expédition des grains de l'ouest vers les lacs dès l'automne prochain. L'honorable député, lui, est d'avis que nous devrions profiter du cruel besoin où se trouve la compagnie pour lui imposer d'autres conditions bon gré mal gré. Je dois l'avouer, nous n'avons pas cru que c'était le moment d'imposer pareilles conditions à la compagnie. Nous avons jugé, au contraire, que la seule chose à faire pour le moment, c'était de voir à ce que la section des prairies fût parachevée sous le plus court délai possible. Plus tard nous aurons à aborder le sujet et à conclure avec la compagnie quelque arrangement relativement à la question soulevée par l'honorable député; mais tout ce que nous avons à dire, c'est que le moment n'est pas encore venu de le faire.

M. R. L. BORDEN: Je regrette vivement que le très honorable premier ministre n'ait pas été plus vivement frappé de la gravité de la situation, je dirais presque de l'imminence de la calamité qui menace nos ports canadiens. Certes, il se montre rempli d'égards, de sollicitude pour la compagnie du Grand-Tronc; mais il ne paraît pas prendre autant à cœur l'intérêt des ports canadiens pour le bénéfice desquels ostensiblement ce marché a été conclu et cette législation édictée. La compagnie du Grand-Tronc s'est chargée dans une certaine mesure de prélever les fonds nécessaires à l'exeécution de cette entreprise. Le Gouvernement a rempli ses obligations; ni le Gouvernement ni le pays n'ont demandé, que je sache, la moindre modification du contrat. Or, il y a eu modification du contrat, non pas en propres termes, mais comme résultat pratique, je le répète nonobstant la dénégation du très honorable premier ministre. A l'entendre, même si notre Gouvernement était convenu par arrangement spécial avec le Grand-Tronc de fournir la somme entière requise pour le parachèvement des travaux, on ne pourrait prétendre qu'il y a eu modification du marché. Va-t-il se trouver un homme jouissant de ses facultés pour soutenir la justesse d'une telle prétention dans la pratique? Il n'est pas douteux que, dans la pratique, le contrat a été modifié. Ce contrat me paraît avoir été rédigé, ainsi que le projet de loi de manière à permettre aux honorable ministres de prétendre que les conventions n'ont pas été changées. Nous avançons tout simplement une somme de $10,000,000 à prélever sur le crédit du pays, et cependant on prétend que les conventions n'ont pas été modifiées. Comment peut-on le prétendre lorsqu'on sait que, par suite de l'adoption de cette mesure législative, le pays va être obligé de se procurer $10,000,000 de plus qu'il n'aurait été autrement obligé de faire pour assurer l'exécution de cette entreprise? Comment dans ces circonstances un homme sensé va-t-il pouvoir prétendre qu'il n'a pas été effectué de modifications du contrat dans la pratique? La lettre du contrat n'a pas été modifiée, je le reconnais; mais au point de vue pratique on ne saurait contester qu'il y a modification dans cette mesure.

Le Canada prélève pour la construction de ce chemin de fer $10,000,000 de plus qu'il n'aurait été obligé de prélever si ce texte de loi n'avait pas été voté. Qu'est-ce que répond le très honorable premier ministre? Il regrette, dit-il, l'effondrement du pont de Québec, et il reconnaît l'impossibilité de le reconstruire avant 1915. Mais, dans l'intervalle, quelle direction va prendre le trafic? Il se dirigera apparemment du côté que la compagnie du Grand-Tronc le voudra bien; et, de l'aveu même du très honorable premier ministre, dont j'ai les paroles sous la main, paroles que je puis citer au besoin, cela veut dire qu'il sera dirigé sur Portland; dès lors, la fin même que notre Parlement avait en vue ne sera pas atteinte, du moins durant cette période de cinq ans. Le très honorable premier ministre répond: non, nous ne saurions remuer le doigt, l'occasion n'est pas favorable. Quand, à son avis, l'occasion sera-t-elle favorable, si elle ne l'est pas aujourd'hui? Que se propose-t-il de faire? De son propre aveu, si ce trafic est dirigé sur North-Bay, il ira aboutir à Portland. J'ai ici le texte d'une déclaration faite à une réunion du Grand-Tronc, en 1903 ou 1904, où il est dit que l'intention et le dessein du Grand-Tronc est de transpor-

ter ses marchandises par les ports des lacs. Or, si les marchandises dirigées sur North-Bay doivent aboutir à Portland, quel homme sensé va prétendre que les marchandises dirigées sur Midland n'aboutiront pas également à Portland? Il est absolument impossible de répondre à cela. Néanmoins, le très honorable premier ministre allègue que nous ne devrions pas mettre à profit le cruel besoin où se trouve la compagnie du Grand-Tronc, et que l'occasion n'est pas favorable pour le moment. Mais que dire du cruel besoin où se trouve notre pays? Que dire des nécessités de nos ports de mer canadiens de Saint-Jean et d'Halifax? La préoccupation des intérêts du Grand-Tronc tient-elle dans l'esprit des ministres une si large place qu'il ne reste plus rien pour les intérêts de nos ports de mer? La réponse donnée par le premier ministre me paraît des plus remarquables, si toutefois, elle est digne de ce qualificatif. Elle passe absolument sous silence les moyens à prendre pour éloigner l'imminence du danger que j'ai signalé et qui est parfaitement établie.

L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham) a déclaré que le remorquage de ces marchandises sur l'Intercolonial, à perte même minime, ne serait pas dans l'intérêt du peuple. Il est possible que je ne rende pas parfaitement sa pensée, mais en tout cas, il a dit que ce ne serait pas dans l'intérêt de la comptabilité de l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Voici en quels termes je me suis exprimé: L'honorable député affirme que l'Intercolonial devrait transporter ces marchandises même à perte; si le Gouvernement rend une décision de cette nature, la dépense devrait être portée au compte du pays, et non pas appliquée directement à l'Intercolonial.

M. LENNOX: Cela revient au même.

L'hon. M. GRAHAM: Que non; j'ai ajouté que toute dépense faite dans l'intérêt général du pays ne devrait pas être imputée particulièrement au compte de l'Intercolonial; que les frais de transports de ces marchandises devraient être payés à l'Intercolonial comme ils le seraient à tout autre chemin de fer.

M. R. L. BORDEN: En définitive, tout se résoudrait en une opération de comptabilité, et je ferai observer que nous avons déjà acquis une certaine expérience de ce côté. Il a été fait des expériences en 1904, dans le cours de la période semestrielle close le 1er mars 1904, et voici à quoi elles se ramènent: cinq cargaisons de grains furent expédiées par l'Intercolonial pour dépôt dans les élévateurs d'exportation. Un envoi de 16,000 boisseaux de blé fut transporté de Depot-Harbour à Halifax moyennant une dépense de 5.15 cts par boisseau; un deuxième envoi de 31,836 boisseaux fut transporté moyennant 4.90 cts du boisseau; un troisième envoi de 39,990 boisseaux fut transporté moyennant 5.40 cts du boisseau; un quatrième envoi de 25,518 boisseaux et demi de maïs fut transporté moyennant une dépense de 4.94 cts du boisseau; enfin un cinquième envoi de 33,892 boisseaux et demi de maïs fut transporté aux prix de 5 cts du boisseau. L'Intercolonial ne reçut qu'une très faible proportion des frais de remorquage; sa rémunération fut loin d'être proportionnée à la longueur du parcours sur lequel il avait opéré le remorquage. L'Intercolonial avait remorqué ce grain sur une distance de 828 milles, le Grand-Tronc sur une distance de 34 milles, et la Colombie-Anglaise sur une distance de 346 milles. Les chiffres proportionnels sont indiqués pour les divers endroits, mais il n'est pas nécessaire de les énumérer ici; il suffira de dire qu'en définitive l'Intercolonial retira 2.25 cts par boisseau sur un remorquage de 828 milles, et les autres chemins de fer 2.75 par boisseau sur un remorquage de 380 milles. A une question posée par M. Kemp alors représentant d'une des circonscriptions de Toronto, le ministre des Chemins de fer répondit en ces termes:

La dépense par boisseau imposée de ce chef à l'Intercolonial avait été estimée à 2:27 cents, et la taxe retirée à été de 2:25 cents. Il a donc été subi une perte légère sur le commerce d'exportation; mais à l'égard des marchandises et des voyageurs à destination de l'intérieur qui ont été transportés par l'Intercolonial, on a jugé que les opérations n'avaient pas été faites à perte.

L'honorable ministre des Chemins de fer observera que si la taxe avait été répartie proportionnellement à la longueur du parcours dans chaque cas, l'Intercolonial aurait dû recevoir 3.4 cts, et les autres chemins de fer 1.6 ct.

Puis, la dépense imposée par le remorquage a été pour le chemin de fer intercolonial de 2 cents 27 par boisseau, et comme d'après une division juste et proportionnelle de la taxe totale l'Intercoloniale avait droit à ¾c. du boisseau, ce chemin de fer de l'Etat aurait dû retirer un bénéfice raisonnable de ce remorquage. Je ne prétends pas que l'Intercolonial devrait réaliser un bénéfice sur une telle opération, mais je dis que dans l'intérêt, non seulement des Provinces maritimes, mais de tout le Dominion, l'Intercolonial devrait transporter ces marchandises aux ports de mer dans le cours de l'hiver à bas prix, afin de prévenir le détournement de notre trafic de l'Ouest vers Portland et les autres ports des Etats-Unis. C'est là un sujet dont l'importance sera telle durant les quatre ou cinq années suivant le parachèvement de la division Ouest du Transcontinental, section de Port-Arthur, que le Gouvernement aurait dû prendre des mesures pour surmonter ces difficultés de même que le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique en pren-

nent, sous forme de cette demande adressée au Gouvernement, pour surmonter les difficultés qui les confrontent. Je ne sache pas qu'il puisse se produire d'occasion plus favorable que celle-ci pour obtenir de la part de la compagnie l'engagement que j'ai dit. L'intérêt du pays ne doit-il donc jamais entrer en ligne de compte? Les intérêts du Grand-Tronc devront-ils toujours primer tous les autres? Ces compagnies de chemins de fer ont un droit à un traitement équitable en toute circonstance; mais voici que le Gouvernement, par suite d'événements qu'il n'est plus en mesure de maîtriser,—je ne dis rien de la négligence dont il a pu être coupable naguère à cet égard,—constate que le trafic recuilli dans l'Ouest sur un chemin de fer construit à peu près complètement aux frais de l'Etat, doit être dirigé sur Portland, et peut-être sur d'autres ports des Etats-Unis, au lieu d'être dirigé vers les nôtres; et dans ces circonstances, je le demande, ne devrait-il pas suivre l'exemple de ces compagnies, et faire face à la difficulté, afin d'en arriver à conclure quelque convention juste, équitable, raisonnable, propre à sauvegarder les intérêts de nos ports de mer canadiens. Notre seule réponse dans les paroles du premier ministre qui se borne à nous dire que nous ne devons pas chercher à profiter du cruel besoin où se trouve cette compagnie et que ce n'est pas le moment favorable pour signaler ce sujet à son attention. Encore une fois, si ce n'est pas une occasion favorable, quand le Gouvernement prévoit-il qu'une telle occasion se présente dans le cours ordinaire des choses, et quelle mesure se propose-t-il de prendre à cet égard?

Sir WILFRID LAURIER: Quand j'ai parlé d'"occasion" et de "moment", je n'ai pas dit que le moment était favorable ou défavorable; j'ai dit que ce n'était ni le moment ni l'occasion. J'ai déclaré il y a un instant que ce prêt que nous faisons n'entraîne aucune modification du marché que nous avons conclu avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député ne saurait le contester; mais il parle de "modification pratique." Même avec cette réserve, je crois qu'il est dans l'erreur; il n'y a pas de modification du contrat, même dans la pratique. Le marché reste tel qu'il était. Nous demandons au Parlement de nous autoriser à faire au Grand Tronc-Pacifique un prêt au montant de $10,000,000. Je présume que les conditions du prêt seront agréées de la compagnie.

Abstraction faite de ce prêt, le Gouvernement et la compagnie restent absolument dans la situation où ils se trouvaient auparavant, tout comme en 1884, lorsque le Parlement a autorisé le gouvernement d'alors à faire à la compagnie du Pacifique-Canadien un prêt de $30,000,000, somme qui a été remboursée au Trésor public à l'échéance. Il n'y a rien de changé aux relations du Gouvernement et de la compagnie; ils restent dans la même situation que si le prêt n'avait pas été fait. Une fois le montant du prêt remboursé, comme le prescrit la convention et comme je m'attends bien qu'il le sera, les relations du Gouvernement et de la compagnie seront absolument au même point que si le prêt n'avait pas eu lieu; les conventions ne sont modifiées d'aucune manière. Mais, en dépit de tout cela, l'honorable député (M. R. L. Borden) nous reproche de n'avoir pas profité de la circonstance pour forcer la compagnie à accepter une modification des conventions relatives aux itinéraires à faire suivre au trafic à provenance du Nord-Ouest. Je me bornerai à dire ceci: ce n'est pas le moment. Le but que nous devons chercher à atteindre le but par excellence, c'est le parachèvement dès cette année de la section des prairies, qui est le tronçon le plus important du chemin, afin que les colons qui arrivent actuellement en grand nombre soient à même d'utiliser cette voie pour leurs transports. Cependant, l'honorable député a prétendu que c'était le moment, que c'était l'occasion de discuter ces questions. Il a fait observer qu'aux termes du marché conclu par nous en 1903, le chemin de fer une fois terminé devra être cédé à bail à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Mais en 1904, nous avons inséré une autre disposition statuant que les commissaires chargés de l'établissement du tronçon de l'Est pourront en céder à bail des parties au fur et à mesure de leur parachèvement. Ils pourront céder à bail la section qui relie Moncton à Québec ou la partie qui relie Québec à Winnipeg, et antérieurement à tout cela, ils pourront céder à bail à la compagnie le tronçon qui reliera Winnipeg au point de raccordement avec l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique aboutissant au lac Supérieur.

Si nous devons accorder un bail de cette sorte, ce sera le moment et l'occasion de conclure l'arrangement que nous jugerons convenable relativement au choix de l'itinéraire. Ce sera le moment et l'occasion. Je le répète, ce serait manquer de sagesse et de prudence d'entraver le parachèvement du tronçon des prairies pour cette année dans le but d'insérer au contrat une modification qui pourra être faite plus tard.

M. R. L. BORDEN: Sûrement le premier ministre n'a pas oublié que l'article même auquel il a fait allusion renferme le passage suivant:

En attendant l'achèvement par le Gouvernement de la division de l'est, la compagnie

aura le droit de louer des commissaires à être nommés sous l'autorité dudit acte, et de mettre en service telles parties de ladite division de l'est qui auront pu de temps à autre se trouver achevées, mais aux termes et conditions dont pourront convenir ensemble et la compagnie et les commissaires, lesquels termes ne devront pas être plus onéreux que ceux du louage de la division entière prévu par ledit louage.

Alors, si les conditions ne doivent pas être plus onéreuses, comment va-t-il pouvoir insérer une stipulation de la nature qu'il dit? Quelle sera la teneur de cette stipulation? Si vous formulez ce bail en conformité des dispositions de la loi et du contrat, vous n'améliorerez aucunement votre situation. Car, je rappelle ce que d'honorables députés ont oublié, que le ministère a froidement rejeté notre proposition qui était de déclarer la compagnie du Grand-Tronc liée par les stipulations du contrat interdisant l'expédition du trafic sur d'autres que des ports canadiens. Quelle prise le Gouvernement aura-t-il alors sur la compagnie du Grand-Tronc? Ce n'est pas avec cette compagnie qu'il traitera, mais avec celle du Grand-Tronc-Pacifique. Effectivement, bien que non pas en théorie, le ministère traite à l'heure qu'il est avec la compagnie du Grand-Tronc; car sur ce prêt de $10,000,000, qu'on nous demande de faire, il en sera payé $7,000,000 qu'on prétend avoir été avancés par la compagnie du Grand-Tronc à celle du Grand-Tronc-Pacifique. Faites ce bail dans les termes prescrits par le statut, et lorsque le trafic aura atteint Port-Arthur, il sera transféré à Midland, et à ce dernier endroit, l'état de choses que le très honorable premier ministre nous a décrit pour North-Bay, se produira pareillement: ce trafic devra être dirigé sur Portland, il n'aboutira pas à un port canadien, du moins pendant les mois d'hiver. Je serais heureux d'entendre le très honorable premier ministre expliquer comment dans la circonstance qu'il a indiquée, il réussira à forcer la compagnie du Grand-Tronc à faire ce que nous voudrions qu'elle fît et ce qui est, non seulement juste en ce qui regarde l'entreprise dans son ensemble, mais ce qui est absolument nécessaire dans l'intérêt du pays considéré dans son ensemble. Mais à la lumière des stipulations de ce contrat que le Gouvernement est tenu d'observer, je ne vois pas pour ma part comment il pourra se trouver alors en meilleure posture qu'aujourd'hui.

M. LENNOX: N'est-ce pas facultatif de la part de la compagnie?

M. R. L. BORDEN: Oui, l'honorable député (M. Lennox) a raison. Je l'avais fait observer précédemment, et je n'ai pas cru nécessaire d'y revenir. C'est la compagnie qui a l'alternative de louer ou de ne pas louer, le Gouvernement ne saurait lui forcer la main.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'article 1 est-il adopté?

Sir WILFRID LAURIER: Adopté.

M. R. L. BORDEN: Si le très honorable premier ministre n'a pas d'autre réponse à donner à la question, je ne pense pas que le pays en soit satisfait.

M. LENNOX: J'ai un grand respect pour le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), et je ne veux pas traiter à la légère sa déclaration, mais j'ai beau me creuser la tête je ne vois pas sur quoi il peut se baser pour prétendre qu'il n'y a pas eu de modification de ce marché. En effet, dit-il, nous ne faisons qu'avancer de l'argent à la compagnie de chemin de fer. Nous avons conclu ce marché en 1903. Le pays devrait exécuter les travaux de construction d'une partie de ce chemin de fer, et la compagnie les exécuter sur une autre. Elle est revenue vers nous en 1904, et a obtenu des modifications. Le très honorable premier ministre ne prétendra pas, je pense, que ces modifications n'étaient pas importantes. En somme, nous devions garantir les trois quarts de la dépense entraînée par l'établissement de la section des prairies, à concurrence de $13,000 par mille. Tout le reste était à la charge de la compagnie du Grand-Tronc,—car c'était invariablement la compagnie du Grand-Tronc qui nous était indiquée comme l'entrepreneur responsable. Au dire du ministre des Finances, et du leader du Gouvernement, l'ancienne compagnie du Grand-Tronc se chargeait d'à peu près tout le reste. Nous garantissions les trois quarts de la somme nécessaire, et le Grand-Tronc-Pacifique, nominalement, devait prélever les fonds pour l'exécution du reste de l'entreprise et faire endosser les obligations par la compagnie du Grand-Tronc. L'a-t-il fait? Indubitablement, nous avons fait notre part, nous avons rempli à la lettre toutes nos obligations, et s'il ne demandait pas aujourd'hui une modification du marché, pensez-vous qu'il se présenterait ici? S'il se présente, c'est que la compagnie du Grand-Tronc n'a pas endossé les obligations qu'elle devait garantir aux termes du marché conclu avec le Dominion.

L'hon. M. FIELDING: Elle va endosser ces obligations-ci.

M. LENNOX: Ce n'est pas le marché qui avait été conclu. Le ministre des Finances reconnaîtra qu'il ne lui est pas permis de souffler le froid et le chaud au sujet de cette affaire. Il dit que la présente convention est entièrement distincte de l'ancienne, et dès lors, la compagnie ne se conforme pas à la convention primitive en endossant ces obligations-ci, qu'elle ne garantit pas aux termes de cette convention. Si elle se présente ici, c'est que, au lieu de

garantir ces obligations, elle s'est engagée dans quelque autre affaire. D'une manière ou d'une autre, la compagnie du Grand-Tronc s'est pour le moment assurée une avance temporaire et a engagé $7,000,000 dans cette entreprise. Elle ne veut pas endosser ces obligations parce que cela pourrait porter atteinte à son crédit. Mais elle a imaginé un plan qui lui permettrait d'attendre jusqu'après les élections, pour ensuite venir demander au Parlement une avance de fonds et modifier ainsi la convention conclue en 1903 et 1904, au lieu d'endosser les obligations conformément au marché primitif. N'est-il pas oiseux de parler de modification dans les circonstances? Si la compagnie du Grand-Tronc remplissait les conditions du marché solennellement conclu avec le Parlement, elle n'aurait rien à nous demander, elle n'aurait pas à se présenter ici, car les obligations seraient endossées, l'argent nécessaire aurait été prélevé et il n'y aurait pas lieu pour elle de recourir à cet emprunt. Le ministre des Finances déclare: Oh, nous n'avons rien à faire avec la compagnie du Grand-Tronc; ce n'est pas avec cette compagnie que nous traiterons, c'est avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; et nous n'avons pas à nous occuper de savoir où est allé cet argent, nous n'avons qu'à nous assurer qu'il a été appliqué à la construction du chemin de fer. Mais jusqu'ici, il n'a pas découvert s'il avait été ainsi appliqué ou non.

L'hon. M. FIELDING : Jusqu'ici il n'a été appliqué d'aucune manière.

M. LENNOX : Oui, il l'a été, s'il faut en croire les déclarations soumises au Parlement; car on nous a bel et bien affirmé qu'une somme de $7,000,000 a été engagée dans la construction de ce chemin, somme qu'il s'agit maintenant de rembourser à la compagnie du Grand-Tronc. Vous ne sauriez cacher à la députation ni au peuple canadien que c'est la compagnie du Grand-Tronc qui se présente pour obtenir cet emprunt; ce n'est pas le Grand-Tronc-Pacifique, compagnie qui n'existe que de nom. On m'a bien donné à entendre ici que les deux ne font qu'une; c'est la compagnie du Grand-Tronc qui est la compagnie vivante et véritable, qui l'a toujours été et le sera toujours. Maintenant, non seulement cette convention a-t-elle été modifiée de la manière que je l'ai indiquée, mais le très honorable premier ministre devra reconnaître qu'elle l'a été d'une manière beaucoup plus fondamentale.

Non seulement la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc devrait être au fond de ce projet, y prendre part et l'appuyer, et l'absorber, mais les $25,000,000 de capital-actions qu'elle devait céder devaient jusqu'au dernier sou être mis dans cette entreprise avant que nous fussions appelés à payer un seul dollar. Je ne parle pas de ce qui a été dit par ceux qui occupent les sièges du fond, je parle de ce qui a été dit par le premier ministre lui-même. Lorsque l'honorable député de Hamilton s'est plaint du fait que nous ne prenions aucune mesure pour empêcher la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'avoir ce capital-actions pour rien, le premier ministre a fait remarquer, après s'être montré passablement agressif dans ses allusions aux arguties des chicaniers de l'opposition —que chaque dollar de ces $25,000 de capital-actions devrait être employé à la construction de la voie, si cela était nécessaire. Ces $25,000,000 ont-ils été employés à la construction du chemin? S'il ne l'ont pas été, je voudrais demander au très honorable ministre s'il ne croit pas que cela constitue une modification du contrat. Prétendra-t-il qu'il n'a pas explicitement donné à entendre à cette Chambre en 1903 et 1904 que chaque dollar de ces $25,000,000 de capital-actions devait être employé à la construction du chemin si cela état nécessaire? Le très honorable ministre ne réclame pas le droit de répendre. Je prendrai donc la liberté de citer les paroles dont il s'est servi en cette occasion. Il dit à la page 11222 des "Débats":

l'honorable député d'Hamilton, qui a exposé sa manière de voir sur cette question avec la logique qui le caractérise, prétend que les deux compagnies n'en forment qu'une, et puisque les actions doivent être achetées par le Grand-Tronc il demande comment leur valeur pourra être déterminée. Elle le sera par les besoins du Grand-Tronc-Pacifique. Cette dernière compagnie aura besoin d'argent pour construire et outiller le chemin.

Elle en a besoin maintenant, s'il faut en croire la proposition soumise à la Chambre.

S'il lui faut $25,000,000, soit le montant total de ces actions au pair, elle devra se les procurer, et elle ne pourra les avoir que du Grand-Tronc. Dans ce cas, la valeur des actions serait le pair, puisque c'est ce dont le Grand-Tronc-Pacifique aura eu besoin, et ce que le Grand-Tronc aura payé. La valeur des actions sera déterminée par les besoins de la compagnie et ne peut pas l'être autrement.

Y a-t-il modification du contrat? Si je comprends bien les réponses produites à la Chambre, on nous dit aujourd'hui que la compagnie du chemin du Grand-Tronc a acquis ce capital-actions moyennant $205,200 ou en a reçu plus de $24,000,000. Elle n'a pas employé ces $24,000,000 et plus aux fins de cette entreprise. Le premier ministre nous a promis qu'elle le ferait, qu'elle mettrait cet argent dans l'entreprise, si cela était nécessaire. Veut-il dire à cette compagnie et au pays qu'il n'y a pas de modification du contrat, lorsqu'on nous demande de fournir ces $10,000,000 de plus à l'entreprise; lorsque la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc n'a pas garanti ces

obligations et n'a pas rendu comte des $24,000,000 de capital-actions?

L'hon. M. FOSTER: Et qu'elle détient encore.

M. LENNOX: Et qu'elle détient encore. Ce n'est pas une modification, mais une répudiation. C'est une dénégation absolue du contrat. C'est traiter les membres de cette Chambre comme s'ils étaient un groupe d'enfants, au lieu de les traiter comme des hommes indépendants, raisonnables et désireux de faire leur devoir envers le peuple. Je m'étonne que les principaux membres du Gouvernement ne sachent pas apprécier la gravité de la situation à laquelle nous devons faire face actuellement. Je n'ai pas besoin de lire—mon chef honoré les a lus cet après-midi—les quarante-deuxième et quarante-troisième articles du contrat, lesquels stipulent expressément que le but principal à atteindre doit être d'obtenir le développement des ports canadiens et de recevoir une garantie absolue à l'effet que les grands produits de l'Ouest seront expédiés en dehors par les ports canadiens. Je suis étonné de voir qu'en présence de cet état de choses, le Gouvernement ne soit pas venu admettre qu'il n'avait pas dit un seul mot afin d'essayer de remplir cette promesse faite au peuple par la convention, le principal argument de la proposition lancée en cette Chambre par le très honorable ministre au cours de l'été de 1903. C'était dans le but de développer les ports canadiens, de voir à ce que les produits canadiens fussent transportés entièrement sur le sol canadien, sur une ligne exclusivement canadienne, que l'on nous a demandé d'engager notre crédit et d'entrer dans ce qu'on appelait cette grande entreprise. En présence du fait qu'il nous est devenu impossible de forcer le Grand-Tronc-Pacifique à s'en tenir à son contrat, tel qu'expliqué dans la clause 20, laquelle stipule qu'il affermera cette ligne lorsqu'elle sera entièrement achevée, et en présence du fait qu'il est manifeste qu'avant 1915 nous ne pourrons établir le raccordement nécessaire pour compléter la ligne, le premier ministre, le ministre des Chemins de fer et des Canaux et le ministre des Finances ne se sont pas montrés à la hauteur de l'occasion qui vient de leur être offerte et qu'ils ont déjà perdue. Une nouvelle occasion leur étant offerte, ils ont failli à leur devoir envers le peuple. Ils n'ont pas profité de l'occasion d'apporter quelque modification à la convention. Il n'appartient pas au premier ministre de se vanter qu'il n'y a pas de modification à la convention, mais il eut dû être fier de pouvoir dire: Nous avons obtenu une modification en vertu de laquelle nous avons assuré le transport jusqu'aux ports canadiens, sans laquelle, grâce à l'effondremnt du pont de Québec, le trafic eut nécessairement été détourné vers Portland. Non seulement il était du devoir du Gouvernement en cette occasion d'avoir rendu absolument clair, avant que nous donnions cet argent, qu'il faudrait conclure avec la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique un arrangement quelconque en vertu duquel le contrat primitif eut été exécuté en substance, mais il était du devoir du Gouvernement de faire plus que cela. Il était du devoir du Gouvernement, lorsque le pont est tombé et lorsqu'il s'est aperçu qu'il faudrait des années et des années pour le reconstruire, de prendre des mesures afin que nos millions placés dans cette entreprise ne restent pas improductifs durant des années, se dépréciant d'année en année tandis que le Gouvernement et le peuple seront dans l'impossibilité absolue de forcer le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique, de reprendre une partie quelconque de la ligne.

Comme on l'a déjà démontré, il est manifeste que le paragraphe 3 du nouveau contrat de 1904 est un arrangement partial tout comme la préférence britannique. Il est tout d'un côté—même l'alternative de la compagnie, une alternative qui ne laisse au Gouvernement aucun pouvoir de forcer le Grand-Tronc-Pacifique de prendre possession d'une partie quelconque de la ligne, à moins qu'il n'y consente, avant que cette partie de la ligne soit complètement achevée. Je n'hésite pas à accuser le Gouvernement, de la façon la plus explicite et la plus formelle, d'avoir négligé son devoir, non seulement dans la présente occasion mais de l'avoir négligé bien avant cela, lorsqu'il aurait du prévoir que, par suite de l'effondrement du pont de Québec, l'on aurait dû exiger de nouvelles conditions et, à défaut d'un arrangement satisfaisant avec le Grand-Tronc-Pacifique, on aurait dû retarder la construction d'une partie de la ligne de façon à ce que son achèvement put coïncider avec l'achèvement du pont. A quoi nous sert-il de dépenser nos millions sur la partie extrême-est de la ligne s'il nous est impossible de nous en servir avant 1915? Est-ce avantageux pour le pays, avantageux pour le peuple des Provinces maritimes? Si ce l'était, je ne me plaindrais pas. Est-il à l'avantage de qui que ce soit que la ligne, ainsi que le Gouvernement le propose maintenant en réalité, reste parfaitement oisive durant cinq ans et paye de fortes sommes pour l'intérêt, pas moins de $10,000,000, durant toute cette période d'inaction? Le simple bons sens, la prudence la plus élémentaire n'auraient-ils pas dû conseiller au Gouvernement de voir quel arrangement il aurait pu conclure avec le Grand-Tronc-Pacifique, et à défaut d'un arrangement, de dire: Il est oiseux pour nous de placer notre argent; nous ne manquerons pas à nos engagements avec les

Provinces maritimes, mais nous allons suspendre les opérations et aménager les travaux de façon à ce que l'achèvement du pont coïncide autant que possible avec l'achèvement de l'extrémité est du chemin de fer transcontinental? N'était-ce que pour bien faire ressortir le fait que nous ne devrions pas être appelés à avancer cet argent au moment actuel, je ne me soucierais pas de citer ce qui a été tant de fois cité en cette Chambre—les paroles du premier ministre et particulièrement celles du ministre des Finances quant à la position du Grand-Tronc en cette affaire. Réflexion faite, je crois qu'il vaut mieux ne pas les citer maintenant. Si j'entends encore parler beaucoup de cette répudiation, je crois qu'en justice je serai forcé de les citer. Qu'il me soit permis pour le présent, de dire que je vais mentionner l'expression dont s'est servi il y a quelques instants le premier ministre lorsqu'il a dit: Quel était le devoir par excellence du Gouvernement?

Le devoir par excellence du Gouvernement était de voir à la construction immédiate de cette ligne et de la section des prairies afin de transporter le grain de l'Ouest vers la mer d'abord puis vers les marchés de l'univers. Oui, c'est là un devoir, mais le devoir par excellence dans le cas actuel était de faire comprendre à la compagnie du Grand-Tronc qu'elle devait exécuter son contrat avec le Gouvernement. Grâce à la négligence du Gouvernement qui n'a pas assuré le transport de ces marchandises par le chemin de fer intercolonial, au lieu d'avoir une plus grande quantité de marchandises de l'Ouest transportée sur une ligne exclusivemeent canadienne jusqu'aux ports canadiens, il y en aura plus que jamais qui passera par les routes américaines et la déclaration faite avec tant de verve par le premier ministre en 1903 sera tout à fait démentie sous ce rapport.

M. MIDDLEBRO: Comment le ministre des Finances concilie-t-il la déclaration à l'effet que le Grand-Tronc demande cet emprunt parce qu'il ne désire pas placer ses obligations sur le marché, avec le fait que $7,100,000 ont déjà été réalisés et sont dus par le Grand-Tronc-Pacifique au chemin de fer du Grand-Tronc? Je demanderai de plus, puisque le Grand-Tronc ne désire pas placer ses obligations sur le marché pour le moment, comment se fait-il qu'entre la date de la lettre écrite par M. Hays et le temps actuel il n'ait pas demandé qu'on lui conférât le pouvoir d'emprunter $12,000,000.

L'hon. M. FIELDING: Je suis certain que l'emprunt qu'il a obtenu le pouvoir de prélever ne sera placé sur le marché qu'à une date ultérieure, lorsque les conditions seront jugées favorables. J'ignore comment le chemin de fer du Grand-Tronc a obtenu les $7,000,000, mais je suppose qu'ils proviennent soit des recetttes ordinaires du Grand-Tronc, soit de ses banquiers par les procédés ordinaires, et pour faire cela il lui faudrait les mettre sur le marché à des conditions désavantageuses. Je ne vois pas de difficultés à concilier les deux choses.

M. MIDDLEBRO: Je présume que la compagnie ne demanderait pas l'autorisation d'emprunter $12,000,000 si elle n'avait pas l'intention de placer cet emprunt sur le

L'hon. M. FOSTER: Il doit y avoir eu des négociations entre le Gouvernement et le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique au sujet de l'emprunt de $10,000,000. Tout cela n'est pas arrivé le même jour, ce jour étant le 16 novembre. En lisant la correspondance on est frappé de l'absence de toute surprise de la part du ministre des Finances ou du Gouvernement au sujet de cette demande. La correspondance ne contient pas un seul mot de la part du Gouvernement demandant à la compagnie: Pourquoi et dans quel but avez-vous besoin de ceci? Pourquoi n'exécutez-vous pas votre contrat? Le premier ministre voudra-t-il me dire combien de temps avant le 16 novembre, il y a eu réellement entente entre le Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc et le Gouvernement à l'effet que cette législation serait proposée?

Sir WILFRID LAURIER: La correspondance parle par elle-même.

L'hon. M. FOSTER: C'est là une réponse que le très honorable ministre a le droit de donner, mais la Chambre et le pays ont le droit d'en tirer leurs propres conclusions.

Sir WILFRID LAURIER: Nous sommes dans un pays de liberté.

L'hon. M. FOSTER: Le très honorable ministre s'enorgueillit de sa franchise, et le fait même qu'il ne peut affirmer que les pourparlers ont eu lieu le 16 novembre en dit assez. Le ministre des Finances ou le premier ministre auront-ils la franchise de répondre à cette question: lorsqu'il s'est agi entre les parties de cet emprunt de $100,000,000, le Gouvernement devait-il ou a-t-il tenté de découvrir comment la compagnie du Grand-Tronc s'est procuré l'argent qui a été placé dans la construction avant la 16 novembre?

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre des Chemins de fer et des Canaux pourrait peut-être renseigner mon honorable ami, mais je ne le puis certainement pas.

L'hon. M. FOSTER: Il est très regrettable que le ministre des Chemins de fer et des Canaux ne soit pas ici lorsque nous discutons cette importante question. Le premier ministre ou le ministre des Finances voudront-ils répondre à une autre question? Est-ce qu'un membre du Gouvernement ou le Gouvernement pris dans son en-

semble ont aidé la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc à se procurer, soit comme emprunt, soit comme avance cette forte somme d'argent à la banque pour lui permettre d'attendre l'adoption de la législation proposée?

L'hon. M. FIELDING: Je ne crois pas qu'il y ait eu pareille entente. Nous savions que la compagnie du Grand-Tronc n'étant pas prête à émettre les obligations, avançait de l'argent pour aider à cette entreprise. Quant à la façon dont elle s'y est prise pour se procurer l'argent, je n'en ai jamais été informé et je n'ai pas jugé nécessaire de m'en enquérir. Je ne saurais répondre en d'autres termes.

L'hon. M. FOSTER: Vous ne pouvez répondre plus explicitement.

L'hon. M. FIELDING: Non. Si j'eusse pu faire quelque chose pour lui venir en aide, j'eusse été très heureux de le faire, mais cela n'a pas été nécessaire. Le Grand-Tronc s'est procuré l'argent, mais quant à la manière dont il se l'est procuré, je n'en sais rien. C'est avec plaisir que je fusse venu en aide au Grand-Tronc, si cela eût été nécessaire, mais autant que je sache, il s'est procuré l'argent sur son propre crédit.

L'hon. M. FOSTER: Devons-nous comprendre que le Gouvernement, le premier ministre et le ministre des Finances ne savaient rien à ce sujet, n'avait conclu aucun arrangement ou convention à une date antérieure à celle qui est indiquée dans la correspondance? Le Gouvernement sait s'il l'a fait ou non.

L'hon. M. FIELDING: Il n'y avait alors aucune nécessité de se procurer cet argent et il n'y en a pas encore. Le Parlement est parfaitement libre de décider si nous allons emprunter cet argent ou non. Cela a fait le sujet d'une conversation entre nous et des représentants du Grand-Tronc, et nous savions que le Grand-Tronc se procurait de l'argent pour aider à l'exécution des travaux. On nous dit qu'il lui faudrait émettre des obligations pour se procurer l'argent. La question de savoir s'il devait émettre les obligations lui-même et les lancer sur le marché, ou si nous devions nous en charger nous-mêmes a été discutée et il a été décidé de soumettre cette résolution.

L'hon. M. FOSTER: Combien de temps avant le 26 novembre a-t-on conclu ce quasi-arrangement avec la compagnie?

L'hon. M. FIELDING: Je ne considère pas que ce soit un quasi-arrangement. Il n'y a encore aucune obligation qui puisse lier quelqu'un. Si ce n'est pas là une bonne opération, nous sommes libres de ne pas la compléter.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre pourrait-il dire vers quel temps ont commencé les négociations qui ont eu pour résultat cet arrangement et l'introduction de la présente législation.

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre ne pourrait pas le dire?

L'hon. M. FIELDING: Non.

L'hon. M. FOSTER: L'argent est-il si infime, le ministre attache-t-il si peu d'importance à l'argent, et aux obligations qu'il impose au pays qu'une opération de $10,000,000 échappe à sa mémoire et qu'il ne se rappelle pas quand elle a débuté?

L'hon. M. FIELDING: Il n'y a pas eu d'opération de $10,000,000. Si nous eussions contracté une obligation de $10,000,000, il y aurait certainement quelque preuve écrite du fait, mais cette obligation n'existe pas encore.

L'hon. M. FOSTER: Si un voisin venait trouver mon honorable ami et lui demandait un emprunt de $1,000 ou de $10,000, cela impressionnerait sa mémoire suffisamment pour y laisser une marque et il pourrait dire environ un mois après vers quel temps cet ami lui a proposé cet emprunt. Or, voici un autre ami, un ami dorloté, qui lui demande un emprunt de $10,000,000. Est-il tellement habitué à jongler avec les millions du pays que cela n'ait fait aucune impression sur son grand esprit et qu'il ne puisse dire quand cela est arrivé?

L'hon. M. FIELDING: J'ai dit à mon honorable ami tout ce qui en est.

L'hon. M. FOSTER: Naturellement, si le premier ministre oublie, il est de son devoir d'oublier, mais celui qui est chargé des finances du pays a le devoir de se souvenir.

L'hon. M. FIELDING: Nous avons encore l'argent, de sorte que rien n'a été perdu.

L'hon. M. FOSTER: Je ne dirai pas que ce sont là des arguties parce que le président ne manquerait pas de me tancer, mais cela ressemble beaucoup à des arguties.

M. MIDDLEBRO: Je remarque que dans une lettre du gérant du Grand-Tronc-Pacifique il est dit que le Grand-Tronc a déjà garanti des obligations du Grand-Tronc-Pacifique au montant de $30,000,000. Le ministre voudra-t-il dire si la garantie du présent emprunt sera sur la même pied que la garantie par le Grand-Tronc ou les obligations du Grand-Tronc-Pacifique vis-à-vis cette dernière compagnie? Aurons-nous auprès du Grand-Tronc-Pacifique un droit au paiement, supérieur à celui du Grand-Tronc?

L'hon. M. FIELDING: Je n'aime pas à répondre de mémoire à ces questions, mais je suis sous l'impression que notre position est analogue à celle de toutes les autres garanties du Grand-Tronc-Pacifique.

M. MIDDLEBRO: De sorte que notre position est celle-ci en ce qui concerne le Grand-Tronc: Nous avons en avant de nous $121,000,000 d'obligations garanties, $19,000,000 de rentes capitalisées à 4 p. 100 et $12,000,000 que nous l'avons autorisé à émettre cette année, qui toutes, auront priorité sur notre garantie, et après cela nous ne sommes vis-à-vis du Grand-Tronc-Pacifique que dans une position égale à celle garantie par le Grand-Tronc relativement à ses $30,000,000.

L'hon. M. FIELDING: Je présume que les chiffres de mon honorable ami sont exacts. Je n'ai pas fait les additions.

M. MIDDLEBOO: Je crois qu'il y a aussi environ $6,000,000 d'obligations hypothécaires sur le matériel roulant, lesquelles sont dues par le Grand-Tronc-Pacifique et qui auront la priorité sur la garantie du présent emprunt.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que toutes ces garanties sont comprises dans la somme que j'ai mentionnée à une phase antérieure du présent débat, quant au montant qui passerait avant notre garantie, ce qui laissera, à notre avis, un surplus amplement suffisant pour protéger notre garantie.

M. MIDDLEBRO: J'ignore si les $121,000,000 seront suffisants pour couvrir les obligations du Grand-Tronc, mais cela ne comprend certainement pas les $19,000,000 de rentes capitalisées, ni les $12,000,000 que nous lui avons permis d'emprunter cette année. Cela fait $152,000,000 en avant de notre garantie, après quoi, nous prenons tout simplement notre part avec les autres obligations qui sont garanties par Grand-Tronc.

M. W. F. MACLEAN: Je ne vois pas bien comment l'on pourrait prendre cinq ans pour construire le pont de Québec, malgré ses énormes dimensions. Je crois que ce pont peut être construit en deux ans ou peut-être en moins de temps. Puis on pourrait prendre d'autres moyens, construire un bateau passeur, et il ne faut pas oublier que l'Intercolonial est un facteur important dans la situation et qu'il ne faut rien faire qui puisse l'empêcher d'être utilisé. D'ailleurs, il est peut-être possible de traverser le fleuve plus loin à l'ouest et de garder ainsi le trafic en ce pays. Je tiens surtout à affirmer que nous ne pourrons jamais compter sur l'entremise individuelle pour réaliser un grand programme national.

Comme je l'ai dit cet après-midi, nous nous sommes mis entre les mains d'une compagnie privée pour mettre en vigueur un grand programme national, un programme ayant pour but de développer nos ports, notre pays, et de garder notre trafic en Canada. Je répète que c'est là une ligne de conduite défectueuse. Ce n'est pas un véritable programme national et pourtant ce chemin était censé devoir être construit pour des fins nationales. Il faut que le Gouvernement trouve un moyen de construire ce pont en moins de cinq ans. Naturellement, si vous le confiez à une commission et si cette commission désire prolonger l'exercice de ses fonctions, elle peut faire durer la construction. Mais on construit maintenant de grands ponts en un an ou deux ans. A New-York, la rivière a été maintenant traversée deux fois par d'énormes ponts qui ont coûté $20,000,000, en beaucoup moins de deux ans, et la même chose pourrait se faire dans le cas actuel. Il incombe au Gouvernement de trouver un moyen de faire face à la situation dans le moins de temps possible.

L'hon. M. GRAHAM : Je suis parfaitement d'accord avec mon honorable ami. En ce qui concerne les ponts de New-York, je pourrais dire que l'un d'eux a été construit mais n'a pas encore été utilisé, à moins que ce soit depuis une semaine ou deux, vu que l'on a constaté qu'il était défectueux.

M. W. F. MACLEAN : Il a été ouvert l'autre jour.

L'hon. M. GRAHAM : L'enquête tenue au sujet de la chute du pont de Québec a provoqué une enquête au sujet de cet autre pont, et ce n'est que tout récemment qu'il a été accepté. Je dois dire que, bien que je n'aie pas contredit l'assertion du chef de l'opposition relativement au temps requis pour la construction du pont de Québec, cette construction est sous les ordres du ministère des Chemins de fer, et les travaux seront poussés avec toute la rapidité compatible avec la sûreté et la solidité du pont. Nous voulons avoir un pont qui restera en place une fois construit. S'il peut être construit en deux ans, il le sera.

M. BURRELL : Le Gouvernement sait-il que le bruit court qu'une proportion considérable de la dette due par le Grand-Tronc-Pacifique au chemin de fer du Grand-Tronc provient du fait que des matériaux sont fournis par celui-ci à celui-là? Je pose cette question parce que cela a une certaine portée sur les représentations que l'on nous a faites à l'effet que nous devons avoir un chemin d'une classe exceptionnellement supérieure. Mais si les rails de 80 livres ont été enlevés de la voie du Grand-Tronc pour être remplacés par des rails de 100 livres, et si ces vieux rails sont posés sur le Grand-Tronc-Pacifique, naturellement, on nous a trompés sur la nature du chemin.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis heureux que mon honorable ami ait parlé de cela.

Ce qui a pu donner lieu à cette fable est ceci: je crois que le Grand-Tronc-Pacifique a pris pour ses voies d'évitement un certain nombre de rails, qui sont en bon état et qui proviennent du chemin de fer du Grand-Tronc. Les rails de 80 livres sont aussi bons que les autres, en somme, pour les voies d'évitement. Le chemin de fer du Grand-Tronc remplace sur sa ligne-mère, les rails de 80 livres par des rails de 100 livres, et fournit au Grand-Tronc-Pacifique les rails de 80 livres pour les voies d'évitement seulement.

M. MIDDLEBRO: Est-ce qu'une partie quelconque du prix d'achat forme partie de ces $7,000,000?

L'hon. M. FIELDING: Je ne pourrais dire cela.

M. J. D. TAYLOR: Est-ce que la raison Grand-Tronc était débarrassé par le fait cet emprunt est que le chemin de fer du alléguée au Gouvernement pour motiver qu'il a entrepris de payer au Gouvernement 3 p. 100 par an sur le coût de la division Moncton et Winnipeg, et que, cette division devant coûter beaucoup plus que le double de la somme fixée dans l'estimation qu'on lui en avait faite, sa redevance est maintenant de 6 p. 100 au lieu de 3 p. 100 sur la somme d'abord estimée, et sur laquelle il avait compté, vu la certitude avec laquelle le Gouvernement avait fait cette estimation. Il n'y a pas un chemin de fer qui pourrait louer un chemin de fer pour une voie sur laquelle il ne s'était attendu à payer que 3 p. 100, alors qu'il n'y a aucune perspective que ce coût additionnel puisse ajouter une seule tonne au transport des marchandises. Est-il venu représenter au Gouvernement qu'étant grevé d'une redevance qu'il a imprudemment assumée sans connaître le coût réel, il ne désire pas émettre des obligations sous sa propre responsabilité, mais veut que le Gouvernement émette des obligations pour lui? Ceci nous amène à cette autre supposition que le Gouvernement doit voir clairement que le Grand-Tronc-Pacifique ne paiera jamais les 3 p. 100 qui forment maintenant partie du contrat. Nous devrions savoir d'une façon définitive si l'on se propose de nous demander plus tard d'exempter la compagnie du paiement de ces 3 p. 100.

L'hon. M. FIELDING: Nul membre du Gouvernement n'a jamais entendu parler des suppositions ni de la proposition dont parle mon honorable ami.

M. J. D. TAYLOR: Le Gouvernement s'attend-il à ce que le Grand-Tronc-Pacifique commence au temps voulu à payer les 3 p. 100?

L'hon. M. FIELDING: C'est ce qu'exige le contrat, et je n'ai jamais eu connaissance que cette obligation ait été révoquée en doute. Il a conclu le contrat, qui était assez serré. Les honorables membres de l'opposition ont prétendu que c'était un contrat très avantageux pour le chemin de fer du Grand-Tronc, et je n'ai jamais eu connaissance que cette compagnie ait manifesté le désir de se soustraire aux obligations qu'elle a contractées.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami le ministre des Finances dit que pas un seul dollar ne sera payé pour travaux exécutés avant qu'il n'ait le certificat de son ingénieur en chef. Mais jusqu'où remontera l'ingénieur? Supposons qu'une réclamation soit produite pour $7,000,000, quelle espèce de certificat donnera l'ingénieur? Prenez, par exemple, les traverses qui entrent dans la construction de la voie. On a dit à l'ingénieur que tant de traverses y sont entrées. La compagnie prétend que ces traverses ont coûté, disons 60 sous, et produit les pièces justificatives devant l'ingénieur. L'ingénieur remonte-t-il plus loin ou prend-il tout simplement ces pièces justificatives comme base de son certificat relativement au coût? Il se pourrait que ces traverses aient passé par trois ou quatre mains différentes avant que d'être placées sur la voie. Le premier entrepreneur a pu l'avoir entreprise à 60 sous et l'avoir passée à un autre pour 50 sous. Le tâcheron va un peu plus loin et se les fait livrer à 40 sous. Puis en descendant toujours, jusqu'à l'homme qui les coupe dans la forêt et qui reçoit pour cela 30 sous. L'ingénieur a-t-il le droit de pousser son examen jusqu'à ce qu'il découvre combien ces traverses ont coûté prises sur la souche?

L'hon. M. FIELDING: Si je comprends bien, les traverses sont obtenues au moyen de soumissions publiques et adjugées à l'entreprise. Si l'on a publié des annonces demandant des soumissions et si les entreprises ont été adjugées après concurrence publique, l'ingénieur n'est pas tenu de retracer ces traverses jusqu'à la forêt. Ce qui a été adjugé en concurrence ouverte peut être considéré comme le prix courant. Outre cela, l'ingénieur a plusieurs adjoints qui demeurent le long de la ligne du chemin de fer, qui surveillent la construction et qui font rapport aussi souvent que c'est nécessaire. Ils doivent savoir, et l'ingénieur en chef, grâce à sa longue expérience, connaît la valeur des traverses. D'abord, la compagnie présente son relevé. Puis il y a vérification des pièces justificatives et des livres, et il faut que l'apurateur soit convaincu que ces montants sont exacts au point de vue de la comptabilité. S'il y a un item qui ne devrait pas être porté au compte de ce service, l'apurateur, d'après son expérience et ses connaissances, critique cet item et certifie ce qui est exact. Puis, vient la question de savoir si les prix sont justes et raisonnables. L'ingénieur en chef, grâce à ses connaissances générales en fait de construction de chemin de fer,

et aux renseignements qu'il reçoit continuellement de ses ingénieurs-adjoints, est chargé de décider ce point. Il lui faut décider de la valeur des traverses, du coût des rails, du prix de la main d'œuvre, du coût du déblai de tant de verges de terre, et il certifie si ces prix sont justes et raisonnables. Telle est la méthode suivie en ce qui concerne la vérification et les certificats.

M. ARMSTRONG: L'honorable ministre a-t-il dit que l'on pose sur les voies d'évitement de vieux rails provenant du chemin de fer du Grand-Tronc?

L'hon. M. GRAHAM: Je crois qu'on a dit qu'il fallait en utiliser une certaine quantité de cette manière.

M. ARMSTRONG: Des rails de seconde main?

L'hon. M. GRAHAM: Il se peut que ce soit des rails de seconde main, dans le sens strict du mot, et qu'ils soient tout aussi bons que des rails neufs pour les voies d'évitement. On s'en serait servi encore pendant de longues années si le Grand-Tronc ne les eut enlevés pour faire place aux rails de 100 livres. Dans tous les cas, ils dureront plus longtemps sur les voies d'évitement que les rails neufs sur la ligne-mère.

M. ARMSTRONG: Mais sont-ce des rails de seconde main? Sont-ce des rails de seconde main et de première classe, ou de quelle qualité sont-ils?

L'hon. M. GRAHAM: On m'informe que ces rails sont en excellent état.

M. LAKE: A propos de la déclaration faite il y a un instant par le ministre des Finances (M. Fielding), lorsqu'on lui a demandé si les prix étaient justes et raisonnables, je rappellerai au comité un incident qui s'est produit en cette Chambre il y a un an ou deux, relativement à l'une des entreprises adjugées à un entrepreneur de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Au cours du débat sur l'affaire d'irrigation Robbins, il a été démontré qu'une compagnie anglaise avait pris possession de l'actif de la compagnie et aussi de l'actif de la Grand Forks Cattle Company. Dans cet actif figurait l'entreprise de la fourniture de la viande aux entrepreneurs de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Lors de l'estimation de l'actif, l'estimateur a parlé de l'entreprise dans les termes suivants:

> Je suis prêt à dire qu'une estimation très modérée de la valeur de cette entreprise serait de $50,000 à $75,000.

Et la Southern Alberta Land Company a effectivement payé à la Grand Forks Cattle Company $50,000 pour ce contrat dont elle a pris possession et qu'elle a, je suppose, exécuté. Cela démontre, il me semble que l'on payait alors des prix très extravagants. La Grand Forks Cattle Company était composée de MM. J. D. McGregor, de Brandon; D. A. Ross, de Vancouver; A. F. Hitchcock, de Moosejaw, et autres.

L'hon. M. FIELDING: Cette entreprise était-elle pour la construction d'une section du chemin?

M. LAKE: C'était pour fournir la viande aux entrepreneurs du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. FIELDING: Alors cela ne s'applique pas à la compagnie elle-même. A supposer que l'entreprise soit adjugée par soumissions, que l'entrepreneur paye ou non un prix élevé pour ses fournitures, cela n'affecte pas la compagnie de chemin de fer. Nous ne nous occupons pas de savoir ce que l'entrepreneur paye pour ses fournitures. La somme de $50,000 n'est pas nécessairement un gros profit à faire lorsqu'il s'agit d'une entreprise relative à la construction d'une voie ferrée. Tout dépend du volume d'affaires que l'on fait.

M. PERLEY: Le Gouvernement a-t-il en quelque manière discuté avec le Grand-Tronc-Pacifique l'idée de transporter au Gouvernement le capital-actions du Grand-Tronc-Pacifique pour que le Gouvernement le détienne comme garantie jusqu'à ce que l'emprunt soit remboursé?

L'hon. M. FIELDING: A mon avis, cela ne nous aurait guère avancé que de prendre le capital-actions comme sûreté additionnelle, vu qu'actuellement ce capital n'a guère de valeur commerciale par lui-même. Le stock ordinaire d'une compagnie qui construit un chemin de fer qui est à peine à moitié achevé, ne peut guère être considéré, pour le moment, comme une garantie très précieuse. Il pourra acquérir de la valeur avec le temps.

Si les actions viennent à acquérir une certaine valeur, ce ne sera que lorsque la compagnie aura acquitté ses obligations, et alors nous n'aurions aucun avantage à posséder des actions de la compagnie. Si les actions avaient de la valeur, ce serait la preuve que la compagnie avait pu acquitter toutes ses obligations et que l'entreprise était florissante. Il n'y aurait donc pour nous aucun avantage à posséder des actions ordinaires.

M. PERLEY: Je ne prétends pas qu'à l'heure présente des actions ordinaires seraient une garantie de l'emprunt, mais je n'admets pas non plus la raison que vient de donner le ministre des Finances. Dans le moment, ces actions n'ont aucune valeur marchande et le Gouvernement ne pourrait rien réaliser si les obligations n'étaient pas payées. Mais c'est quand une compagnie est incapable de faire honneur à ses obliga-

tions que les difficultés commencent. Il faudrait intenter des poursuites pour obtenir possession du chemin. Le cas s'est présenté plus d'une fois. Les marchés passés par le Parlement, surtout celui de 1904. étaient très défectueux sous ce rapport. Le marché de 1904 comporte que si les obligations garanties par le Gouvernement ne sont pas payées, on nommera un séquestre, et quand le séquestre aura payé les frais d'exploitation, s'il lui reste de l'argent, cet argent sera partagé au pro rata entre les porteurs des premières obligations hypothécaires et les porteurs des deuxièmes obligations hypothécaires.

Dans le moment il s'agit de procurer de nouveaux capitaux à la compagnie pour la construction de ce chemin, et je ne demande pas au Gouvernement de prendre ces actions ordinaires, comme garantie, mais à titre de précaution. Parce que ces actions, comme dit le ministre, n'ont actuellement aucune valeur, ce n'est pas une raison pour qu'elles ne soient pas transférées au gouvernement, jusqu'à ce que les obligations soient payées.

Non seulement dans cette Chambre, mais dans tout le pays, ils sont nombreux ceux qui pensent que l'Etat, après avoir si largement contribué à la construction de ce chemin, devrait en être actionnaire à perpétuité. Cette question a déjà été débattue, mais ce que je demande en ce moment, c'est que le Gouvernement détienne ces actions jusqu'à ce que l'emprunt soit remboursé. Si, plus tard, les obligations ne sont pas payées, le Gouvernement possédera les actions, sujettes naturellement aux autres obligations, et il pourra administrer le chemin sans être obligé de s'engarer dans de longs procès.

L'hon. M. FIELDING: Le Gouvernement est d'opinion que les mesures prises pour la protection de ses intérêts sont amplement suffisantes, et que nous n'aurions rien à gagner en nous faisant transférer des actions ordinaires.

M. PERLEY: L'honorable ministre des Finances prétend-il qu'advenant le cas où la compagnie serait incapable de rembourser cet emprunt de $10,000,000, le Gouvernement ne serait pas en meilleure position et plus en état d'administrer le chemin, si ces actions étaient en son nom que s'il était obligé de s'adresser aux tribunaux pour faire nommer un séquestre?

L'hon. M. FIELDING: Plusieurs intérêts sont en jeu dans cette entreprise et je considère que si nous prenons les moyens ordinaires de protéger ces divers intérêts, ces différentes catégories de créanciers, nous ne commettrons pas d'erreur. L'honorable député exagère les difficultés de forcer la compagnie à remplir ses obligations. Je suis convaincu que les pouvoirs que nous donne la loi nous permettront d'exercer un contrôle aussi effectif que si les actions étaient en notre nom. De plus, aux termes de la loi, ces actions appartiennent au Grand-Tronc-Pacifique, et nous n'aurions aucun avantage à les posséder, comme garantie additionnelle.

M. PERLEY: L'honorable ministre est-il certain que légalement, ces actions appartiennent au Grand-Tronc?

L'hon. M. FIELDING: Oui. Dès le début nous avons exigé que le Grand-Tronc prit et conserva ces actions; cette condition a été mise dans la loi. On craignait que des particuliers ne s'emparassent de ces actions et les missent sur le marché, pour spéculer dans leur intérêt personnel; pour obvier à cela nous avons mis dans la loi que le Grand-Tronc acquerrait et conserverait ces actions.

M. LENNOX: En 1904, nous avons stipulé autre chose. Dans la loi de 1904, il est dit que le Grand-Tronc pourra céder, je crois, plus de la moitié de ces actions.

L'hon. M. FIELDING: Je l'avais oublié.

M. R. L. BORDEN: Le marché de 1904 modifie celui de 1903. La loi de 1904, exige simplement que le Grand-Tronc possède la majorité des actions; cette compagnie pourrait, par conséquent en céder pour plus de $12,000,000.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député veut-il citer l'article?

M. R. L. BORDEN: Article 9 du marché de 1904.

M. PERLEY: L'intention était alors que le Grand-Tronc achèterait ces actions. Mais il n'a presque rien payé pour les avoir. L'honorable ministre ne devrait pas chercher à faire de distinction entre le Grand-Tronc-Pacifique et le Grand-Tronc dans cette affaire.

Pour ce qui nous concerne, les deux ne sont qu'une seule et même compagnie. Le Grand-Tronc-Pacifique entreprend de construire la voie, le chemin de fer du Grand-Tronc s'engage à en garantir et à en assurer la construction. Peu importe que ces actions appartiennent à l'une ou à l'autre de ces compagnies, puisque c'est une faveur que nous faisons aux deux. J'ajouterai qu'en détenant ces actions dans l'intervalle, le Gouvernement ne cause de tort ni au chemin de fer Grand-Tronc ni au Grand-Tronc-Pacifique. Personne n'aurait à en souffrir, car en transférant ces actions au Gouvernement on pourrait stipuler que le chemin de fer Grand-Tronc conserverait le droit de voter sur ces actions, de sorte que cette compagnie posséderait encore l'entière direction de l'entreprise. C'est pourquoi je considère que le transfert de ces actions au Gouvernement serait une excellente affaire qui ne nuirait à personne.

Si le Gouvernement n'est pas disposé à conclure un arrangement de cette nature, je donne avis que je proposerai un amendement dans ce sens, lors de la 3e lecture.

L'hon. M. FOSTER: J'aurais certaines explications à demander à l'honorable ministre des Finances au sujet de ces actions que le chemin de fer du Grand-Tronc devait acheter. Un petit nombre de ces actions a été acheté par les directeurs et ils ont payé un certain percentage, $200 ou $400 chacun. Tout le reste est détenu par trois syndics, en dépôt, au nom du chemin de fer du Grand-Tronc, je suppose. On a dit que $205,000 avaient été versés. Mais je vois que $5,000 ont été versés par les directeurs, en acompte sur leurs octrois. Je répète qu'on a prétendu que $205,000 avaient été versés, en acompte sur les 249,000 actions qui restaient. Le ministre sait-il à quelles conditions ces actions ont été vendues? Cette somme de $205,000 représente-t-elle un percentage sur ces actions et cet argent a-t-il été employé à la construction du chemin, où est-il allé dans la caisse du chemin de fer du Grand-Tronc? La question est importante. Ces actions ne devaient pas être cédées gratuitement au chemin de fer du Grand-Tronc et le produit devait être employé à la construction du chemin.

L'hon. M. FIELDING: Si l'argent a été versé, il doit aller dans la caisse du Grand Tronc-Pacifique, pour la construction du chemin. Nous avons communiqué à la Chambre les renseignements que nous a fournis la compagnie et je suppose que c'est de cela que veut parler l'honorable député. Mais je ne vois pas par quel raisonnement il y arrive. Cette question n'était pas comprise dans les renseignements qu'il a demandés, et je ne l'ai pas étudiée très minutieusement.

L'hon. M. FOSTER: Dans la vérification des sommes employées à la construction du chemin, l'honorable ministre des Finances incluerait-il cet argent?

L'hon. M. FIELDING: A moins qu'il ne soit représenté par des travaux, nous ne pourrions pas l'inclure.

L'hon. M. FOSTER: Alors le ministre ne sait pas si cette somme de $205,000 qu'on dit avoir été payée par le Grand-Tronc-Pacifique pour ses actions, a été employée à la construction du chemin ou non?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire.

L'hon. M. FOSTER: Ne serait-il pas important d'avoir ce renseignement?

L'hon. M. FIELDING: Il peut avoir une certaine influence sur la question; je n'y avais pas songé.

L'hon. M. FOSTER: Je demanderai au ministre de s'en occuper et de savoir de son ingénieur si ces $205,000 ont été réellement employés à la construction du chemin. Cet argent peut aussi bien être allé dans la caisse du Grand-Tronc et nous n'avons jamais obligé cette compagnie à prendre pour $25,000,000 d'actions ordinaires, pour les mettre dans sa caisse; nous lui avons donné ces actions pour que le produit fut employé à la construction du chemin. Je considère que nous avons le droit de savoir si ces $205,000 représentent une égale somme en argent ou en matériaux qui ont servi à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Nous devrions avoir ce renseignement.

L'hon. M. FIELDING: Si c'est possible. Je crois avoir fourni tous les renseignements qui ont été demandés. Si je puis me procurer celui-ci, je le communiquerai à la Chambre avec plaisir.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances a posé en principe que toutes les sommes auxquelles il est pourvu par le marché, quelle que soit leur provenance, seraient employées à la construction du chemin, qu'aucune partie n'en serait détournée.

L'hon. M. FIELDING: A la construction du chemin et à d'autres fins s'y rapportant, quels que fussent les frais généraux d'administration.

L'hon. M. FOSTER: La compagnie n'a pas administré l'exploitation du chemin, elle l'a construit. La loi veut que toutes les sommes versées en paiement des actions ou d'une partie des actions soient employées à la construction du chemin; or le Gouvernement sait-il si cela a été fait? A-t-il fait les démarches pour s'en assurer? Le ministre donnera-t-il des instructions à l'ingénieur en chef pour savoir ce qui a été fait de ces $205,000?

L'hon. M. FIELDING: J'ai donné à la Chambre tous les renseignements que j'avais. J'étudierai la question.

M. J. D. TAYLOR: Quelles sont les obligations attachées à la possession de ces octrois par le chemin de fer du Grand-Tronc? Nous savons tous sous quelles conditions une compagnie ordinaire peut obtenir les octrois pour lesquelles tous les versements n'ont pas été faits. Si la compagnie vient en déconfiture, les créanciers ont un recours contre elle jusqu'à concurrence de la différence entre les sommes versées et la valeur des actions au pair.

Or, le Parlement a fait ce marché au sujet des octrois ordinaires, sur la déclaration formelle du ministre de la Justice, comme l'a rappelé hier l'honorable député d'Yale-Cariboo, que la compagnie ne pourrait céder ces actions que contre paiement. Nous apprenons aujourd'hui que le chemin de fer du Grand-Tronc a vendu une partie de ces actions, et voici la question que je

me pose: Qu'arriverait-il plus tard si le Gouvernement ou tout autre créancier désirait faire valoir sa réclamation contre la compagnie? Aurait-il un recours contre le chemin de fer du Grand-Tronc, comme propriétaire de ces actions, et pourrait-il l'obliger à payer la différence entre ce que la compagnie a reçu et la valeur nominative des actions, ou la compagnie est-elle exemptée de cette obligation?

L'hon. M. FIELDING: Si mon honorable ami veut consulter la loi de 1904, chapitre 80, il verra que le chemin de fer du Grand-Tronc devait recevoir ces actions en échange de certains services rendus et surtout en échange de la garantie. J'ai toujours été d'opinion que la garantie donnée par le chemin de fer du Grand-Tronc ou Grand-Tronc-Pacifique était le plus grand service qu'il lui avait rendu.

La question que me pose mon honorable ami est peut-être une question de droit et il est possible que je n'aie pas la compétence voulue pour y répondre, mais je suis d'avis que ces actions en la possession du chemin de fer du Grand-Tronc seraient considérées comme pleinement acquittées, et la considération qu'on invoquerait serait que le chemin de fer du Grand-Tronc a garanti les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Celui qui endosse les billets de son voisin pour des millions de dollars, comme c'est ici le cas, lui rend un précieux service. Pour le moment, le chemin de fer du Grand-Tronc ne retire aucun bénéfice de la garantie qu'il a donnée, puisque ces actions, de l'aveu de l'opposition, n'ont aucune valeur immédiate, mais si avec le temps, ces actions acquièrent une valeur, le chemin de fer du Grand-Tronc sera dédommagé pour l'énorme service qu'il aura rendu à cette jeune entreprise.

M. BURRELL : L'honorable ministre des Finances trouvera singulier que nous qui avons garanti une somme trois fois plus considérable, n'ayons aucune de ces actions, comme sûreté collatérale.

L'hon. M. FIELDING: La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, comme toute autre compagnie de chemin de fer, n'a pas d'âme, et travaille, non pour la gloire, mais pour de l'argent, comme toutes les autres compagnies.

Un DEPUTE: Et elle réussit.

L'hon. M. FIELDING: En réponse à cette critique je dirai qu'on ne trouevra dans aucun marché fait pour l'exécution d'une grande entreprise au Canada, on ne trouvera autant de clauses restrictives que nous en imposons à cette compagnie. Loin d'être avantageux à la compagnie ce marché lui impose de lourdes charges; elle devra attendre pendant des années que le pays ait grandi et prospéré, pour recevoir sa récompense. Mais comme toutes les compagnies, comme tous les hommes d'affaires, elle espère être récompensée des sacrifices qu'elle fait, et cette récompense lui viendra sous forme de bénéfices, sinon aujourd'hui, demain ou après demain.

Mais le Gouvernement ne s'est pas engagé dans cette entreprise pour gagner de l'argent. Il s'est engagé dans cette entreprise pour hâter le développement du pays, et la récompense qu'il en attend ne sera pas sous la forme d'un faible bénéfice sur les actions, mais il l'aura dans l'expansion et les progrès du pays. (Approbations.)

L'hon. M. FOSTER: Tout cela est très éloquent.

L'hon. M. FIELDING: Je ne m'en doutais pas; je croyais que c'était simplement sensé.

L'hon. M. FOSTER: Mon honorable ami permettra de lui dire que la tirade est très éloquente et qu'elle a eu l'effet qu'il en attendait puisqu'elle a provoqué les applaudissements de ses amis et a détourné leur attention de la question très pertinente posée par mon honorable ami (M. J. D. Taylor). J'aimerais à savoir ce que l'honorable premier ministre pense de ce que vient de dire l'honorable ministre des Finances.

Sir WILFRID LAURIER: Je pense que c'est très éloquent et très vrai.

L'hon. M. FOSTER: Je pense aussi que c'est très éloquent, mais quelle était l'opinion du premier ministre sur cette question, avant cet effort oratoire de son ministre des Finances? Ce dernier semble dire que ces actions appartiennent au Grand-Tronc, et qu'il en fera ce que bon lui semblera. Ces actions lui ont été données parce qu'il a garanti ou promis de garantir certaines obligations; ces actions sont la récompense, non immédiate, mais future, de cette garantie.

Comment le premier ministre concilie-t-il cette prétention avec ce qu'il a déclaré solennellement dans cette Chambre et par tout le pays, quand il disait que chaque dollar de ces actions, s'il en était besoin, serait employé à la construction du chemin de fer national transcontinental. Le premier ministre qui est censé être un homme de parole, qui est supposé diriger tout le cabinet, qui doit être au-dessus de toutes les compagnies, a déclaré solennellement que chaque dollar de ces actions serait employé à la construction du chemin; c'est avec cet argument qu'il a fait consentir le Parlement et le pays à engager $180,000,000 ou $200,000,000 dans cette entreprise; et deux ou trois ans après son ministre des Finances vient dire que l'argent provenant de ces actions ne sera pas employé à la construction du chemin, que ces actions sont la propriété du chemin de fer du Grand-Tronc et qu'elles lui ont été données en récompense des garanties qu'il a donné au Grand-Tronc-Paci-

fique. L'honorable premier ministre doit se rendre compte de l'incompatibilité de ces deux propositions. Qu'en pense-t-il?

Sir WILFRID LAURIER: Je ne les crois pas du tout contradictoires.

L'hon. M. FOSTER: Je m'y attendais.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne les crois pas contradictoires et mon honorable ami sera aussi de cet avis. J'ai dit en 1903 que ces actions seraient employées à la construction du chemin, que le chemin de fer du Grand-Tronc les emploierait à construire le chemin.

Le chemin de fer du Grand-Tronc a avancé de l'argent au Grand-Tronc-Pacifique Mon honorable ami sait que les circonstances ne sont pas favorables et qu'il est difficile, dans le moment, de négocier des obligations. La compagnie a dû s'adresser au Parlement pour se procurer des capitaux. Que s'est-il passé en 1884? Je me rappelle le discours prononcé, il y a trois jours, par l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro). Il parla avec éloquence et fit une comparaison entre les garanties qu'offrait le chemin de fer canadien du Pacifique en 1884, lorsqu'il demandait au Parlement de lui avancer $30,000,000, et les garanties qu'offre aujourd'hui le Grand-Tronc-Pacifique. Il prétendit que le chemin de fer canadien du Pacifique avait offert des garanties valant $200,000,000 et comprenant la subvention en terre, 3,000 milles de chemin construits, les navires et la subvention en argent.

L'honorable député n'a rien exagéré en disant qu'en 1884 le Pacifique-Canadien avait pour $200,000,000 de garanties à offrir aux banques et institutions financières, pour obtenir l'argent nécessaire à la construction du chemin. Cependant, la compagnie ne pouvait obtenir un seul dollar.

C'est un fait connu de tous aujourd'hui, qu'à cette époque le Pacifique-Canadien s'est adressé à toutes les banques et à toutes les institutions financières du Canada, de New-York, de Londres et d'Amsterdam, qu'il leur a offert $200,000,000 de garanties pour en obtenir $30,000,000 et n'a pas pu les avoir. Il est également connu de tous que ceux qui étaient à la tête de l'entreprise, George Stephen et Donald Smith, offrirent leur signature personnelle et que les banques avancèrent sur ces signatures l'argent qu'elles refusaient d'avancer sur des garanties de $200,000,000. Pourquoi? Parce que les banques ne veulent pas engager de capitaux dans des entreprises de cette nature avant qu'elles aient atteint un degré d'avancement suffisant pour commander la confiance.

C'est la position dans laquelle nous sommes aujourd'hui. Le Grand-Tronc-Pacifique ne peut pas négocier ses obligations sans pertes, dans le moment, et le Gouvernement est obligé de venir à son aide, comme il est venu en aide à une autre compagnie en 1884.

Le Grand-Tronc détient ces actions; elles acquierront de la valeur; elles dépasseront le pair et la compagnie réalisera des bénéfices. Il n'est que juste et raisonnable qu'elle bénéficie des profits qui pourront résulter de l'entreprise. Est-ce pour réaliser des bénéfices ou pour la gloire que des particuliers entreprennent des travaux de cette nature? C'est pour réaliser des profits et par conséquent, je ne vois aucune contradiction entre mes déclarations et celles du ministre des Finances.

L'hon. M. FOSTER: Je remercie l'honorable premier ministre de son éloquente tirade, mais ce que je lui demande, c'est de concilier son attitude avec celle du ministre des Finances. Je lui demande de bien réfléchir aux paroles précises qu'il prononçait autrefois et de nous dire si elles signifiaient quelque chose, où s'il se bornait à faire de l'éloquence comme ce soir. La circonstance était solennelle; il devait parler pour dire quelque chose; il ne devait pas prononcer une parole qui n'eût pas un sens précis et toute l'autorité du chef du Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER: Donnez-moi maintenant votre citation.

L'hon. M. FOSTER: Oui; voici ce que disait l'honorable premier ministre:

L'honorable député d'Hamilton dit que les deux compagnies n'en font qu'une et que les actions seront prises par le Grand-Tronc et il demande comment on déterminera la valeur de ces actions, entre les deux compagnies. La leur des actions sera détournée par les besoins du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie aura besoin d'argent pour exécuter l'entreprise. Si elle a besoin de tous les $25,000,000, le chiffre du capital-actions au pair, elle devra les obtenir et ne pourra les obtenir que du Grand-Tronc. Dans ce cas, la valeur des actions serait le pair, car ce serait la somme dont le Grand-Tronc-Pacifique aurait besoin en échange de ses actions, ou la somme que le Grand-Tronc aurait à payer. La valeur des actions sera déterminée par les besoins de la compagnie et ne peut pas l'être autrement.

Sir WILFRID LAURIER: Cela me paraît passablement bien dit.

L'hon. M. FOSTER: C'est même très bien dit.

Sir WILFRID LAURIER: Merci.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas là-dessus que j'en suis; je ne reproche pas au premier ministre de ne pas bien dire les choses, mais de ne pas faire ce qu'il dit si bien. C'est ce que je cherche à lui faire comprendre depuis nombre d'années, sans pouvoir y réussir. Il peut se lever aujourd'hui et expliquer une chose aussi clairement qu'il est possible de le faire dans la langue anglaise et de manière à

rendre toute autre interprétation impossible, mais il ne s'en tient pas à ce qu'il dit. Des paroles que je viens de citer, il est impossible de comprendre autre chose que la valeur de ces actions en la possession du Grand-Tronc sera déterminée par les besoins du Grand-Tronc-Pacifique; si le Grand-Tronc-Pacifique a besoin de $25,000,000, la valeur des actions sur le pair et l'argent devra être fournie par le Grand-Tronc. Or, le Grand-Tronc-Pacifique a actuellement besoin de $9,000,000.

D'après les déclarations de l'honorable premier ministre, qui est le père du projet, quand le Grand-Tronc-Pacifique aurait besoin d'argent il devait s'adresser au Grand-Tronc, qui détenait les actions, et cette dernière compagnie devait lui fournir, en calculant la valeur des actions au pair. Elle a obtenu $10,000,00 ou environ du Grandble ami croit-il qu'à l'heure présente ces nistre des Finances à la gorge et il entend conserver ses actions et obliger le Gouvernement à fournir l'argent. C'est pourquoi le Grand-Tronc serre l'écrou au bon moment, et nous fournissons l'argent pendant qu'il garde les actions. Pourquoi l'honorable premier ministre qui est doué de si brillantes qualités d'expression n'y ajoute-t-il pas celle de tenir ses promesses?

Sir WILFRID LAURIER: J'admets que le Grand-Tronc devait fournir l'argent au Grand-Tronc-Pacifique, mais mon honorable ami croit-il qu'à l'heure présente, ces actions pourraient être mises sur le marché au pair? Il sait que cela n'est pas possible.

L'hon. M. FOSTER: Je répondrai à mon honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la réponse?

L'hon. M. FOSTER: La voici. Telles étaient les conditions auxquelles ces $25,000,000 en actions vous ont été cédées, et maintenant vous devez donner au Grand-Tronc-Pacifique $10,000,000 dont il a besoin. Si le Grand-Tronc-Pacifique disait: "Nous ne pouvons pas, dans le moment, fournir cet argent et nous voudrions que vous le fournissiez vous-mêmes", le premier ministre pourrait lui répondre que si le Grand-Tronc ne peut pas réaliser $10,000,000 dont le Grand-Tronc-Pacifique a besoin, en évaluant les actions au pair, nous allons avancer cette somme, mais vous nous céderez $10,000,000 d'actions.

L'hon. M. FIELDING: En quoi serions nous mieux en ayant ces actions.

L'hon. M. FOSTER: En quoi nous serions mieux?

L'hon. M. FIELDING: Nous ne serions pas plus riches d'un seul dollar.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre des Finances affiche un superbe dédain de la valeur de l'argent et des garanties, quand il s'agit de ceux qu'il désire favoriser et qui l'ont aidé. Deuxièmement, il est aussi superbe quand il s'agit de faire des dépenses.

M. LENNOX: L'honorable premier minstre demande si nous croyons que le Grand-Tronc pourrait vendre ses actions, dans le moment. Je citerai ce qu'il disait à la page des "Débats" et la Chambre en jugera:

> Mais, demandera-t-on, si le Gouvernement ne garantit que les trois quarts du coût de la construction, comment la compagnie se procurera-t-elle l'autre quart? A cela je répondrai que la compagnie est autorisée par le contrat à émettre une deuxième série d'obligations qui sera garantie, non par le Gouvernement, mais par l'ancienne compagnie du Grand-Tronc. Cette clause étant très importante, que la Chambre me permette de lui en faire la lecture.

Le premier ministre ayant cité la clause, l'accompagna des commentaires suivants:

> Il est inutile d'insister sur l'importance de cette obligation imposée à la compagnie; elle enlève pour ainsi dire tout risque de la garantie donnée par le Gouvernement. Nous prêtons notre nom et rien de plus, et la garantie des trois quarts du coût de la construction que nous donnons est elle-même garantie par tout le crédit et la solvabilité du Grand-Tronc.

Comme le dit l'honorable député de Toronto-nord, si le Grand-Tronc ne peut placer ces actions avantageusement, que la compagnie les cède au Gouvernement, ou qu'elle lui en transfère la moitié et nous les vendrons.

L'hon. M. FIELDING: A qui?

M. LENNOX: Garantissons-les et vendons-les.

L'hon. M. FIELDING: Garantir les actions?

M. LENNOX: Oui, garantissons-les et vendons-les. Ne garantissons-nous pas souvent les actions d'une compagnie de chemin de fer? Si le Gouvernement ne veut pas les vendre qu'il se procure l'argent de la manière proposée par le bill, mais qu'il possède la majorité de ces actions, de manière à avoir la haute main dans l'administration des affaires de la compagnie et dans la direction à faire prendre au trafic, ce que nous ne pouvons pas faire actuellement.

L'honorable premier ministre disait alors non seulement qu'il était formellement stipulé au contrat que chaque dollar de ces vingt-cinq millions serait employé à la construction du chemin, s'il en était besoin, mais aussi que le Grand-Tronc garantirait toutes les actions, en plus des trois quarts que le Gouvernement garan-

tissait et que le pays n'aurait pas un sou à débourser.

L'hon. M. FOSTER : Je tiens à mettre sous les yeux du premier ministre un autre passage très clair, espérant que chaque mot, que chaque phrase aura peut-être pour effet de graver ces choses dans son esprit. Page des "Débats" de 1904, on voit qu'il a répondu comme suit au chef de l'opposition (M. R. L. Borden) :

Si nous avons inséré cette stipulation au contrat de l'année dernière, c'est que nous tenions à empêcher la spéculation sur les actions. Monsieur le président, il faut bien que la compagnie du Grand-Tronc se procure les capitaux voulus pour mener à bonne fin cette entreprise. Elle serait impuissante à construire la section de Winnipeg à l'océan Pacifique avec la seule garantie du Gouvernement; car cette garantie ne couvre que les trois quarts du coût de construction de cette partie du réseau.

Rappelons-nous bien que, de l'aveu du premier ministre, ce n'est pas le Grand-Tronc-Pacifique, mais bien la compagnie du Grand-Tronc, le véritable esprit dirigeant en toute cette affaire, qui devait prélever les fonds voulus pour mener l'entreprise à bonne fin.

En outre, la compagnie doit encore s'adresser au public pour trouver les fonds nécessaires à l'outillement du réseau, et elle ne peut y réussir que de deux façons: soit par l'émission d'obligations, soit par l'obtention de capitaux au moyen de la vente des actions. Grâce aux méthodes que nous avons adoptées, la compagnie sera en mesure de s'adresser au marché financier et d'en obtenir des fonds pour la construction des travaux de premier établissement. En lui refusant cette concession, nous l'aurions placée dans une situation des plus embarrassantes; nous aurions aggravé les difficultés qui se rencontrent dans l'exécution d'une entreprise de ce genre.

Ceci corrobore en tous points l'exposé de principes contenu dans l'autre extrait dont j'ai donné lecture à la Chambre, et c'est ainsi que le pays l'avait compris. Aujourd'hui, ni la Chambre ni le pays n'y peuvent trouver le même sens.

Sir WILFRID LAURIER: Pourquoi pas?

M. BURRELL. Aujourd'hui, j'ai remarqué que le premier ministre, au cours du débat, est revenu à deux reprises à sa comparaison avec le Pacifique-Canadien. Il a fini par dire que les deux cas sont pareils et donner à mon honorable ami de Grey-nord (M. Middlebro) en admettant que toutes les garanties fournies par le Pacifique-Canadien constituaient une première hypothèque sur la ligne, l'outillage, les steamers, les terres et tout ce qui appartenait à la compagnie. Dans le temps, ces garanties n'avaient aucune valeur aux yeux du monde financier, mais le Gouvernement les avait acceptées pour assurer le remboursement de ses avances.

M. H. LENNOX.

Suivant le premier ministre le cas actuel serait pareil à celui-là. Il le serait si le Gouvernement actuel n'avait pas placé hors de son atteinte les biens précieux que représentent les embranchements et les têtes de ligne. Chacun sait que l'embranchement sur le lac Supérieur, les installations de tête de ligne, les emplacements de ville et autres choses que n'embrasse pas le projet de loi constitueraient des garanties de premier ordre, et que c'est des garanties de cette sorte que le Pacifique-Canadien avait données.

Or, par le contrat de 1903, le premier ministre a formellement placé hors d'atteinte toutes ces choses qui constituaient les garanties données par le Pacifique-Canadien et représentaient l'actif réel et tangible de la compagnie. Il admet lui-même que les intéressés dans l'entreprise du Pacifique-Canadien avaient donné leur billet et leur garantie personnelle au Gouvernement, tandis que les membres de la compagnie des emplacements de ville Grand-Tronc. MM. Hays, Chamberlin, Wainwright, Baker et Mc-Hugh, n'en ont obsolument rien fait. Si nous avions toutes ces garanties, la gauche ne trouverait pas à redire. Voilà pourquoi nous jugeons nécessaire d'insister pour qu'il nous soit attribué au moins une part raisonnable de ces actions qui, au dire des membres de la droite, n'ont aucune valeur, mais qui nous paraissent susceptibles d'en acquérir.

M. MIDDLEBRO: L'article 11 de la loi de 1904, dont parlait le premier ministre, est ainsi conçu:

Les directeurs de la compagnie élus par les actionnaires peuvent constituer et émettre à titre d'actions libérées des actions ordinaires de la compagnie, souscrites ou non, et ils peuvent attribuer et donner en paiement d'outillage, matériel roulant, docks, élévateurs, quais, entrepôts, bâtiments, ou matériaux de tout genre, ou en considération de droits, pouvoirs, garanties et privilèges acquis pour les créances sérieuses des entrepreneurs et des ingénieurs, tel montant de ces actions ordinaires qui sera une compensation légitime et raisonnable pour les biens achetés ou pour les droits, pouvoirs, garanties et privilèges acques.

Je ferai observer que l'on semble avoir obscurci à dessein le texte de cet article comme si on avait voulu donner à penser que le Grand-Tronc allait donner un équivalent précieux sous forme d'outillage, de matériel roulant, quais, élévateurs, entrepôts, bâtiments et matériaux de tout genre pour les $25,000,000 de capital commun que le Gouvernement s'est borné à exiger en garantie. Autrement dit, on a embrouillé la situation en insérant ce verbiage, quand on n'avait d'autre intention que de prendre les actions ordinaires, comme cela se fit par la suite, à titre d'équivalent de la garantie. Ceci donne pleine raison à mon honorable collègue de Toronto-nord; et puisque la compagnie dé-

tient toutes ces actions ordinaires—cet article en autorise le transfert, et j'ai lieu de croire que le transfert en a été effectué à titre d'équivalent de $203,000—je demanderai au ministre des Finances si ces $203,000 comprennent les services des promoteurs, car cet article interdit formellement toute compensation pour services de cette sorte.

L'hon. M. FIELDING: J'ai communiqué à la Chambre les renseignements fournis par la compagnie.

M. MIDDLEBRO: Le ministre le sait-il?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire.

M. MIDDLEBRO : S'il en était ainsi, on aurait ouvertement violé les dispositions de cet article. J'attache un grand prix à l'opinion énoncée par l'honorable député d'Argentueil (M. Perley), étant donné surtout que la compagnie n'a versé que $203,000 pour entrer en possession de ces $25,000,000 d'actions. Au dire du ministre des Finances, ces actions sont sans valeur; mais je dois rappeler qu'advenant le cas où les obligations garanties par l'Etat en vertu de cet arrangement ne seraient pas remboursées, l'article en question ne nous laisserait d'autre ressource que de prendre possession du chemin pour le rendre encore au Grand-Tronc-Pacifique dès que l'exploitation en deviendrait rémunératrice. Le chemin de fer ne doit revenir à l'Etat qu'au cas où ses recettes seront nulles et qu'il fera banqueroute.

En détenant les actions ordinaires, nous serions en mesure d'acquitter les obligations de la compagnie, nous nous trouverions substitués au Grand-Tronc-Pacifique, et serions maîtres de la situation. De cette façon, nous serions les maîtres absolus du chemin, et il ne nous resterait qu'à payer l'intérêt. La haute main que nous aurions sur la compagnie en détenant les actions ordinaires constituerait une garantie effective en ce qu'elle nous soustrairait à l'obligation onéreuse de céder le chemin quand l'exploitation en serait devenue rémunératrice. Si nous avions ces actions, nous serions maîtres de la situation et l'Etat deviendrait définitivement propriétaire de l'entreprise au cas où l'exploitation n'en serait pas suffisamment rémunératrice.

M. ARMSTRONG: Le ministre des Finances pourrait-il nous donner une idée précise du prix que l'on a offert des obligations que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pu négocier?

L'hon. M. FIELDING: Qui donc a offert ce prix-là?

M. ARMSTRONG: Les courtiers.

L'hon. M. FIELDING: J'ai dit que les obligations auraient pu se vendre à 90, me fondant en ceci sur ma connaissance de la situation financière, plutôt que sur des opérations réelles.

M. ARMSTRONG: Puisque le projet de loi n'a d'autre objet que d'aider financièrement le Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à concurrence de $10,000,000 en partie de garantie, pourquoi le ministre des Finances ne fait-il pas cette avance à la compagnie en se faisant donner pour $10,000,000 de ses obligations?

L'hon. M. FIELDING: Je suis fort aise d'entendre cela, car tel est précisement le but du projet de loi.

Sur l'article 3:

L'émission des obligations à être effectuée par la compagnie sous l'autorité de la présente loi, doit l'être pour un montant principal n'excédant pas dix millions de dollars, et ces obligations doivent être garanties, subordonnément à toute charge ou à tout privilèges antérieurs, par un mortgage ou un acte de trust par voie de mortgage sur ladite section des prairies et sur l'entreprise, le matériel d'exploitation, les biens, taxes, droits et concessions de la compagnie décrits audit mortgage, et elles doivent être garanties quant au paiement du principal et de l'intérêt par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada (ci-après désignée par l'expression " la compagnie du Grand-Tronc ").

M. R. L. BORDEN: On l'a déjà dit plus d'une fois, cette garantie occupe un rang très secondaire. La compagnie pourrait en donner d'autres. Je m'abstiendrai de répéter ce que l'on vient de dire des excellentes raisons que l'on aurait de détenir les actions de la compagnie jusqu'à ce qu'elle ait remboursé son emprunt. Il est d'autres biens de la compagnie que le mortgage pourrait embrasser. Qu'on me permette d'en signaler deux. L'un consiste en l'intérêt du Grand-Tronc-Pacifique dans une compagnie, la Grand Trunk Pacific Townsite and Development Company, qui a acquis un grand nombre d'emplacements de ville. Le Grand-Tronc-Pacifique, m'a-t-on dit, détient toutes les actions de cette compagnie, et le Gouvernement lui a fait des conditions extrèmement avantageuses en l'autorisant à acquérir à très bas prix une étendue considérable de terrain dans l'Ouest canadien. Rien ne s'oppose à ce que ces actions, qui représentent environ $3,000,000, servent à garantir le remboursement de cet emprunt.

L'autre partie de son actif que le Grand Tronc-Pacifique devrait, surtout comme conséquence du débat de ce soir, faire servir à garantir le remboursement du prêt que le Gouvernement va lui consentir, c'est l'intérêt qu'il possède dans l'embranchement de Port-Arthur. Il est certain que cet embranchement doit être déjà grevé de quelque hypothèque, et je ne demande pas, cela va sans dire, que l'on altère en aucune manière la garantie de cette hypothèque.

Mais le Grand-Tronc-Pacifique, me dit-on, possède un droit à l'égard de l'embranchement, il a un intérêt subordonné à cette hypothèque. Pourquoi cet embranchement ne servirait-il pas à garantir le prêt? On le dit à peu près terminé. Le Gouvernement aurait le plus grand avantage à le prendre en gage. Comment se fait-il que ces deux biens d'une valeur très considérable—la valeur en sera peut-être plus tard beaucoup plus grande qu'elle n'est aujourd'hui, bien que les emplacements de ville soient déjà d'un grand prix—comment se fait-il, dis-je, que ces deux parties de l'actif de la compagnie ne sont pas comprises dans le mortgage?

L'hon. M. FIELDING: Nous estimons que le mortgage sur la propriété, si secondaire qu'il puisse être, et la garantie du Grand-Tronc, qui a une valeur déterminée sur la place, assurent suffisamment le remboursement du prêt, et qu'il n'est pas besoin d'autres garanties pour sauvegarder l'intérêt public.

M. BORDEN: C'est un mortgage de quatrième rang.

L'hon. M FIELDING: Pas précisément une charge de quatrième rang. Il en est une qui s'interpose, mais non sous forme de mortgage.

M. BORDEN: Quelle somme représentent les charges ayant priorité?

L'hon. M. FIELDING: Je ne saurais dire en ce moment; j'ai déjà, en une autre occasion, répondu à cette question du mieux que j'ai pu le faire.

M. BORDEN: Au moment de consentir le prêt, il convient de faire en sorte que la garantie fût absolument incontestable. Je ne vois pas que l'on puisse nuire aux intérêts de la compagnie en faisant servir ces valeurs à garantir le remboursement du prêt, et c'est là un point important pour le public.

Sur l'article 4:

La compagnie, en outre des pouvoirs qu'elle a maintenant de ce faire, est autorisée à effectuer ledit mortgage ou ledit acte de trust et à créer et émettre les obligations visées par la présente loi, et le pouvoir conféré à la compagnie à cet égard n'est pas censé être restreint par les dispositions de l'article 13 du chapitre 122 des lois de 1903.

M. BORDEN : Mon honorable ami le ministre des Finances nous a parlé de l'aide considérable que la compagnie du Grand-Tronc a accordée à l'entreprise; or, chacun sait que pour payer cette aide, le Grand-Tronc-Pacifique, a cédé pour $25,000,000 de ses actions ordinaires au Grand-Tronc. Si ce dernier a rendu un grand service, il lui en a été rendu un beaucoup plus grand par le pays. Mon honorable ami a parlé de ce contrat comme s'il eût été tant soit peu défavorable au Grand-Tronc-Pacifique; or, en me rapportant à la page 9891 des "Débats" de 1903, je constate qu'un de ses collègues, sir Richard Cartwright, ministre du Commerce, a tenu le langage suivant :

A mes yeux un vrai bon marché est celui qui tourne à l'avantage des deux parties, et nous en avons ici un exemple.

Il admettait donc franchement par là que le contrat était éminemment favorable au Grand-Tronc-Pacifique aussi bien qu'au Grand-Tronc. Ce contrat fut modifié en 1904. Je me permettrai de rappeler ce que disait à ce propos M. Alfred Smither, l'un des plus habiles et les plus influents parmi les membres du conseil de direction du Grand-Tronc :

Comparaison faite entre la convention de 1904 et celle de 1902-3, celle que nous vous soumettons aujourd'hui est beaucoup plus avantageuse.

Ainsi, le contrat de 1903 fut, au dire du ministre du Commerce, à l'avantage des deux parties. M. Smither déclare que celui de 1904 était beaucoup plus favorable à la compagnie du Grand-Tronc. On ne saurait donc prétendre qu'en ce qui concerne cette compagnie, le contrat soit tout particulièrement onéreux. En échange de l'aide qu'il accorde à l'entreprise, le Grand-Tronc reçoit du pays pour $25,000,000 d'actions ordinaires du Grand-Tronc-Pacifique; dix fois plus qu'il ne donne.

Au point où nous en sommes, pourquoi ne pas faire en sorte qu'en échange de l'aide que l'Etat accorde à l'entreprise, il soit remis au Gouvernement, à son titre de mandataire du peuple, pour au moins $10,000,000 des actions de cette compagnie. Les actions ordinaires sont déjà émises: restent les actions privilégiées. Les une ont plus de valeur ou en auront davantage en tant que placement, tandis que les autres n'existent que pour les fins de la spéculation.

Si le Grand-Tronc a drit de se faire transférer $25,000,000 d'actions ordinaires en échange de l'aide qu'il accorde à l'entreprise, pourquoi l'aide accordée par le pays à la même entreprise ne motiverait-elle pas le transfert à l'Etat de $10,000,000 d'actions privilégiées? Le ministre des Finances dit que ces dernières sont sans valeur; il se peut qu'à l'heure actuelle elles n'en aient pas sur la place. En 1882 ou 1884, les actions du Pacifique-Canadien n'avaient guère de valeur; mais, dans les circonstances même qui prévalaient alors dans l'Ouest, si le Gouvernement s'était fait transférer $25,000,000 des actions ordinaires de cette compagnie en échange de l'aide qu'il lui accordait, quelle somme ces valeurs ne représenteraient-elles pas aujourd'hui dans le trésor public? Donc, si l'on songe à l'avenir plutôt qu'à l'heure présente, si on se rend bien compte que la sécurité du Gouvernement en ce qui concerne ce prêt et ces garanties dé-

pend du succès de l'entreprise, et que nous assumons par là une large part des riques que cette entreprise comporte, ne semble-t-il pas que le pays ait légitimement droit à une certaine part du succès de cette entreprise, si tant est qu'elle doive, ainsi que nous l'espérons tous, être bientôt couronnée de succès?

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député reprend le raisonnement de mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster); je me bornerai donc à répéter. . .

M. R. L. BORDEN: Il s'agissait du dépôt à titre de garantie, si j'ai bien compris.

L'hon. M. FIELDING: Des bénéfices à tirer des actions ordinaires. Suivant l'honorable député, nous devrions être admis à bénéficier des avantages que comportent les actions ordinaires parce que l'aide que nous accordons est beaucoup plus considérable que celle du Grand-Tronc. Je considère que les sommes que le Grand-Tronc a versées à titre d'aide sont beaucoup plus considérables que l'honorable député n'a dit. Quoi qu'il en soit, il n'est pas utile d'insister maintenant sur ce point. Quelque aide qu'il accorde, le Grand-Tronc n'obtient en retour qu'un mortgage de deuxième rang, tandis que pour chaque dollar qu'il garantit, le Gouvernement obtient un mortgage de premier rang et est sauvegardé à tous égards.

M. R. L. BORDEN: Il ne me paraît pas que le Grand-Tronc ait un mortgage de deuxième rang.

L'hon. M. FIELDING: Mais oui.

M. R. L. BORDEN: Le ministre se représente la situation qui nous est faite par le contrat de 1903 et non par celui de 1904. Aux termes de ce dernier, le Gouvernement se trouve sur le même pied que le Grand-Tronc si l'intérêt n'est pas payé; il est nommé un administrateur, le chemin de fer est exploité par ses soins et l'excédent des recettes est partagé entre le Gouvernement et le Grand-Tronc proportionnellement au chiffre des obligations garanties par l'un et l'autre.

L'hon. M. FIELDING: La loi de 1904 ne modifie en rien notre titre de premier créancier hypothécaire, mais nous autorise simplement à différer pendant un certain temps l'exercice de notre recours. Nous avons une créance hypothécaire de premier rang, et celle du Grand-Tronc vient après la nôtre.

M. R. L. BORDEN : Le seul recours que fournit la loi de 1904, c'est qu'il pourra être nommé un administrateur qui exploitera le chemin de fer et partagera les recettes nettes entre les deux parties suivant la somme des obligations garanties par chacune d'elles. Je parle de la situation que créerait le défaut de paiement de l'intérêt et c'est là l'essentiel; Car si l'intérêt était régulièrement servi pendant cinquante ans ou plus, il n'aurait pas à s'occuper de la première non plus que de la deuxième hypothèque. Il importe donc par-dessus tout de savoir ce qu'il adviendrait au cas où l'intérêt ne serait pas servi. Le Grand-Tronc se trouverait alors sur le même pied que le Gouvernement. Ce dernier est donc garanti par un mortgage apparemment de premier rang, mais qui ne l'est pas en réalité.

L'hon. M. FIELDING: Cette répartition des recettes se ferait pendant un certain temps. Mon honorable ami constatera toutefois que nous nous réservons un mortgage-priorité et que l'administration doit être nommée pour un temps déterminé pendant lequel les recettes nettes doivent être réparties au pro rata. Mais nous conservons notre qualité de premier créancier hypothécaire. Suivant l'honorable député, nous n'avons recours qu'au seul cas de non paiement de l'intérêt et, à proprement parler, nous n'avons pas de mortgage-priorité; or, la forclusion n'est différée que pendant un temps déterminé. Je parle en ce moment d'après mes souvenirs..

M. MIDDLEBRO: En vertu de cette loi, il ne sera payé aucun intérêt pendant les sept premières années; pendant les trois années suivantes, la compagnie pourra ajouter l'intérêt au principal, et pendant les cinq années qui suivront, il ne nous sera pas permis d'intervenir. Les mortgages restent tous sur un pied d'égalité jusqu'à ce que l'intérêt ne soit pas servi. Mais, en vertu du contrat de 1904 avec le Grand-Tronc-Pacifique, ce n'est pas un premier mortgage, parce que d'autres n'auraient pas droit à un centin jusqu'à ce que notre réclamation fût payée en entier. Si c'était un premier mortgage, auquel cas il devra être nommé un administrateur qui partagera les recettes nettes entre les parties suivant le chiffre de leurs réclamations respectives à l'égard du chemin de fer—les trois quarts en seront attribués à l'Etat, le reste au Grand-Tronc. Qu'est-ce que cela signifie, si ce n'est que notre créance n'est aucunement privilégiée? Si nous avions un mortgage-priorité, nous pourrions prendre possession du tout et ne rien laisser au Grand-Tronc; tandis que les recettes doivent être réparties au pro rata.

M. R. L. BORDEN: Dans la pensée du ministre (M. Fielding), le Gouvernement s'abstiendra pendant cinq ans d'exercer ses droits—le non-paiement de l'intérêt pendant moins de cinq ans n'autorisera pas le Gouvernement à intervenir; mais si l'on venait à ne pas servir l'intérêt pendant plus de cinq ans, le Gouvernement pourrait prendre possession du chemin, et nommer un ad-

ministrateur, auquel cas l'Etat et le Grand-Tronc se trouveraient sur un pied d'égalité.

L'hon M. GRAHAM: Mon honorable ami (M. R. L. Borden) me paraît assez près de la vérité. L'autre jour, pendant que l'on discutait cette même question, certain député a donné à entendre que la loi de 1904 autorise le deuxième créancier à faire à peu près tout ce qu'il veut pendant toute cette période de cinq années. J'ai étudié le cas et constaté que cette opinion est erronée. Jamais la deuxième créance hypothécaire ne doit avoir le pas sur la nôtre. A l'expiration des cinq ans, les trois quarts des recettes nettes iront à l'Etat, et le reste au Grand-Tronc.

M. LENNOX: La loi de 1904 a fait du Gouvernement une sorte de syndic. Il avait un mortgage priorité ordinaire, mais la loi de 1904 décrète qu'au cas de non-paiement de l'intérêt, il devra être nommé un administrateur qui partagera les recettes en la manière prescrite. Dès que l'intérêt dû aura été payé, la compagnie reprendra possession du chemin. A vrai dire, jamais l'Etat ne pourra prendre possession de ce chemin d'une manière définitive.

M. R. L. BORDEN: Je demande que le bill ne soit pas adopté maintenant, afin de laisser à ceux qui pourraient en avoir le désir l'occasion de faire de nouvelles observations.

(Le comité fait rapport de l'état de ses délibérations.)

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE LA COUR D'ECHIQUIER.

Le projet de loi (n° 98), déposé par M. Aylesworth, portant modification de la loi sur la cour d'échiquier est lu la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er.

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice): Ce projet de loi tend exclusivement à définir de nouveau le statut du registraire de la cour d'échiquier. Il y a deux ans, le Parlement votait une loi relative au traitement du registraire de ce tribunal et fixant à $3,000 le chiffre du traitement annuel du titulaire de cette charge. Comme il s'agissait là d'une loi spéciale, l'usage qui prévaut à l'égard de l'interprétation des lois nous a fait penser qu'elle devait avoir le pas sur les dispositions de la loi du service civil votée à la dernière session, et que le statut du registraire de la cour d'échiquier se trouvait régi par la loi spéciale de 1907 et non par les dispositions établies en la loi générale de 1908 à l'égard du personnel administratif. L'unique objet du projet de loi est d'étendre au registraire actuel de la cour d'échiquier et à ses successeurs les dispositions de la loi du service civil établie l'an dernier.

On observera que par le second paragraphe de l'article 2, le registraire doit occuper le rang de fonctionnaire de la subdivision A de la première division du service intérieur relevant du ministère de la Justice. De par son traitement annuel de $3,000, le registraire aurait eu droit à ce rang en conformité au classement prévu dans la loi de l'année dernière, si cette loi avait embrassé son cas. Je le répète, le projet de loi tend simplement à faire régir le statut du registraire de la cour d'échiquier par les dispositions générales de la loi du service civil au lieu de la loi spéciale d'il y a deux ans.

(Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

ADOPTION D'UN PROJET DE RESOLUTION CREANT UN DEPARTEMENT DU TRAVAIL.

La Chambre se forme en comité général pour discuter le projet de résolution suivant, déposé par sir Wilfrid Laurier:

Il y a lieu de faire du département du Travail un ministère distinct du service civil du Canada, que dirigera un ministre dont le traitement sera de $7,000 par année, et d'autoriser le Gouverneur en conseil à nommer dans ledit ministère, en sus du personnel actuel du département du Travail, un commis additionnel aux appointements annuels de $1,000, et un secrétaire particulier du ministre, aux appointements annuels de $600.

Sir WILFRID LAURIER propose:

Que tous les mots après " par année ", 4e ligne, soient rayés.

(Adopté.)

M. R. L. BORDEN: Le projet de loi devant suivre, je consens à laisser adopter le projet de résolution sans discussion, avec l'entente que le débat que l'on aurait droit de soulever en ce moment pourra avoir lieu alors que le projet de loi sera renvoyé au comité général de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Fort bien.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue une 1re fois et une 2e fois et adoptée.)

CLOTURE DE LA SEANCE.—PROCHAINS TRAVAUX.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de lever la séance.

M. R. L. BORDEN: Quels objets viendront en discussion lundi si l'on aborde l'étude des projets du Gouvernement?

Sir WILFRID LAURIER: Nous poursuivrons l'étude des bills inscrits au feuilleton; je me propose aussi d'inviter la

Chambre à se former en comité des subsides pour fournir à mon honorable ami de Maisonneuve (M. Verville) l'occasion de traiter une question ouvrière: la journée de huit heures.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à onze heures et cinquante minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 3 mai 1909.

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

NOMINATION D'UN COMITE SPECIAL.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): J'ai l'honneur de proposer:

Qu'il soit nommé un comité spécial de cinq membres, composé de MM. Guthrie, Sproule, McIntyre (Perth), Haggart (Lanark) et Ethier, avec mission d'étudier les propositions contenues dans le 14e rapport du comité permanent des chemins de fer, des canaux et des télégraphes tentant à amender les règles 87 et 88 de cette Chambre, et que ledit rapport soit renvoyé audit comité.

Les propositions que fait le comité des chemins de fer offrent quelque chose de particulier; elles ont trait à la pratique suivie en matière de bills d'intérêt privé. On demande une modification des règles, et je crois qu'il vaut mieux faire étudier la chose par un comité spécial.

(La motion est adoptée.)

DUREE DES FONCTIONS DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GENERAL.

Sir WILFRID LAURIER: Comme la session tire à sa fin, un certain nombre de députés m'ont demandé si je n'avais pas l'intention de faire voter une adresse à Leurs Excellences le comte et la comtesse Grey, en reconnaissance des services qu'ils ont rendus au Canada et de la manière dont ils se sont acquittés de leurs fonctions officielles. Je suis heureux de dire qu'il n'y a pas lieu de voter une telle adresse, parce que les fonctions de Son Excellence comme Gouverneur général, ne viennent pas à expiration cette année.

GREVE DES MINEURS DANS L'OUEST.

M. McCARTHY: Je désire attirer l'attention du Gouvernement et en particulier du ministre du Travail, sur le sérieux état de choses que vient de créer dans l'Ouest la grève des mineurs. Voici un article que je trouve dans la "Daily Herald" de Lethbridge.

M. l'ORATEUR: Pour le moment, l'honorable député ne peut que faire une interpellation.

M. McCARTHY: Je vais simplement lire cet article et puis poser au ministre une question:

La suspension des affaires au mines de Taber vient de causer dans le midi de la province d'Alberta un arrêt de la production de la houille. Si cela devait se continuer quelque temps, Lethbridge et Alberta en souffriraient énormément. Certaines industries, faute de charbon, se verraient sans doute dans la nécessité de fermer leurs portes, et les citoyens ne pourraient se procurer leur combustible qu'à des prix impossibles. De leur côté, les travaux des champs risquent fort d'être gravement empêchés. L'absence de combustible à bon marché va faire que les charrues à vapeur cesseront de travailler et des milliers d'acres de terre que l'on se proposait de labourer ne le seront pas.

Ce serait le moment pour le ministre du Travail de faire agir sa loi de conciliation. Si, dans une circonstance comme celle-ci, la loi demeure sans force, le ministre peut bien croire qu'elle le demeurera toujours.

Cet article est-il tombé sous les yeux du ministre, et qu'est-ce que le ministre entend faire pour donner effet à la loi? Qu'on le remarque bien, je n'exprime aucune opinion sur la valeur des prétentions respectives des mineurs et des propriétaires.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes): Je n'ai pas lu cet article. Quant à la situation dans l'Ouest, les derniers rapports reçus au ministère sont de nature favorable. J'ai donné communication samedi à mon ami le député de Leeds (M. G. Taylor) de la déclaration que le sous-ministre m'a envoyée, et je n'ai rien à retirer de ce qu'elle dit. Un bureau sera constitué ces jours-ci, et nous espérons qu'il ne sera pas nécessaire de poursuivre ceux qui ont manqué à la loi.

M. HERRON: A ce que vient de dire l'honorable député de Calgary (M. McCarthy), je désire ajouter que cette grève à créé sur la prairie un sérieux état de choses. Les nouvelles qui nous arrivent annoncent que le charbon est rare, qu'il en manque pour les charrues à vapeur et que les semailles vont se trouver beaucoup retardées. Je demanderai donc au ministre de s'enquérir avec soin de ce qui se passe là-bas.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE ONTARIO-MICHIGAN.

La Chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le bill (n° 34), déposé par M. Conmee, tendant à

constituer en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan.

M. BLAIN: L'autre jour, tout de suite après la discussion de ce bill par la Chambre, j'en ai adressé une copie, la copie corrigée, au premier ministre de la province d'Ontario, en même temps que les modifications que l'on projetait d'y faire. Il m'a été envoyé un accusé de réception, que j'ai ici, et l'on ajoute que la Chambre des communes d'Ottawa n'a aucun droit de traiter cette question, qui serait de la juridiction exclusive de la législature provinciale. Cette affaire des forces hydrauliques présente aujourd'hui un grand intérêt pour la province d'Ontario, dont les citoyens attendent avec impatience le résultat des travaux qui sont en cours d'exécution à Niagara. L'honorable député qui a présenté le bill n'ignore pas que ces sortes de questions ressortissent clairement à la législature d'Ontario, puisque lui-même a eu, étant député à l'assemblée provinciale, des propositions de cette nature à mettre devant elle.

Il n'ignore pas non plus quels sentiments animent la population de la province à l'égard de ces choses. Les gens d'Ontario ne manqueront pas d'être fort déçus s'ils apprennent que cette charte est accordée, et je m'étonnerai que des membres du cabinet venant d'Ontario consentent à laisser la Chambre prendre connaissance d'une proposition comme celle-là.

Il me serait bien inutile de revenir sur les raisons que l'on a si à propos opposées tant l'année dernière qu'au cours de la présente session à l'adoption de ce bil. Malgré les modifications que l'on a apportées au texte du début, je n'en persiste pas moins à penser que cette Chambre ne devrait pas intervenir. Il n'y a rien là de juste qui ne puisse être traité et avec plus d'effet, par la législature d'Ontario. Je crois, en conséquence, que la Chambre et le comité devraient refuser à mon honorable ami ce qu'il demande. Inutile de dire que je n'ai aucun mauvais vouloir contre mon honorable ami (M. Conmee); mon seul but étant de faire renvoyer à la législature d'Ontario une question qui, selon moi, la concerne exclusivement.

M. CONMEE: Je ne doute pas que mon honorable ami n'ait reçu la lettre qu'il dit; mais je ferai observer au comité que, pour une lettre écrite par le premier ministre de la province d'Ontario à l'un de nous, la Chambre n'a pas à prendre le point de vue qui lui est ainsi suggéré.

C. BLAIN: Ma lettre au premier ministre d'Ontario était toute simple, et ne portait aucune recommandation.

M. CONMEE: Je n'ai pas de doute là-dessus.

M. BLAIN: Et je veux bien que mon honorable ami écrive au premier ministre de la province d'Ontario pour une copie de cette lettre.

M. CONMEE: Je ne mets pas en doute la bonne foi de l'honorable député; mais ce que je mets en doute, c'est la convenance qu'il y a d'aller demander au premier ministre d'Ontario son avis sur une question comme celle-ci. Ce dernier n'est pas précisément l'arbitre de cette Chambre. Il lui est arrivé de se voir refuser des lois votées par sa majorité législative, ce qui démontre bien qu'il peut, comme tout autre, tomber dans l'erreur. Au reste, avec le nom du député de Thunder-Bay et Rainy-River sur le bill, mon honorable ami pourrait bien s'attendre à une réponse comme celle qu'il a eue.

L'honorable député assure que le province d'Ontario doit m'être bien connue, et je pense, en effet savoir un peu quel est le sentiment de la population, suffisamment même pour que je me permette de dire que pas une division électorale n'y seconderait les prétentions de l'honorable député.

Peu avant de venir au pouvoir, le premier ministre de la province d'Ontario, qui était alors chef de l'opposition, est venu à Niagara, où s'agitait la question des forces hydrauliques.

Le gouvernement du jour louait les chutes d'eau, et les adversaires prétendaient que les forces hydrauliques ne devaient pas être imposées d'aucune façon. M. Whitney avait pour principe que les forces hydrauliques du Canada doivent être aussi libres que l'air, et je ne crois pas qu'il ait changé de doctrine. Les statuts de la province d'Ontario montrent que la législature a constitué mainte et mainte compagnie pour développer de l'énergie dans ces mêmes régions. Elle a autorisé par une loi adoptée en 1907 la compagnie de force motrice de la rivière du Courant à exploiter ces mêmes chutes d'eau—n'importe quelle chute d'eau dans la région de la baie du Tonnerre. De sorte que cette prétention, à mon avis, ne tient pas debout.

Mais j'ai des renseignements qui vont, je crois, convaincre le comité que cette question n'empiète en rien sur les prérogatives provinciales. On a allégué avant que ces amendements aient été proposés, et même depuis, que le projet de loi, d'une façon ou d'une autre, porte atteinte aux droits ou à la propriété de la province. J'ai soutenu qu'il n'enfreint ni ses droits, ni ses pouvoirs législatifs. Il affecte un cours d'eau international où les travaux de construction doivent nécessairement s'étendre dans un pays étranger, et par conséquent, ne peut relever exclusivement de la législature; il relève du pouvoir central. Mais il ne relève pas seulement du contrôle du gouvernement fédéral parce que les

barrages et autres travaux de construction doivent couvrir le côté américain comme le côté canadien de la rivière Pigeon, mais parce que la compagnie demande le privilège de raccorder ces lignes de transmission avec des lignes étrangères aux Etats-Unis et dans d'autres provinces. Le conseil privé a décrété, comme on l'a lu au comité, que seul le Parlement a le pouvoir de constituer une compagnie de ce genre. De sorte que la prétention ne peut être sérieusement soutenue. Afin de m'assurer si les travaux projetés empiéteraient sur une lisière de réserve, j'ai télégraphié les lignes suivantes au régistrateur de Port-Arthur:

Télégraphiez la date de la patente des terrains adjoignant les chutes de la rivière aux Pigeons. L'acquéreur a-t-il obtenu le droit jusqu'à la lisière de l'eau ou y a-t-il une lisière réservée.

Je reçus la réponse suivante:

La date de la patente des concessions Stewart, adjoignant la rivière Pigeon n'est pas au bureau d'enregistrement de Port-Arthur. D'après le plan à mon bureau, les concessions paraissent descendre jusqu'au bord de l'eau.

Je n'étais pas encore satisfait et je télégraphiai à Toronto pour faire faire des recherches dans les archives, afin d'obtenir la date de la patente, et de savoir hors de tout doute s'il existait une lisière de réserve lorsque les concessions Stewart, mentionnées dans le télégramme du régistrateur de Port-Arthur, furent achetées en 1856, alors qu'il n'y avait aucune restriction sur l'étendue à prendre, et la présente concession mesure, je crois, six milles carrés. Voici la réponse que je reçus de Toronto:

La date de la patente de Stewart est le 13 septembre 1856. Aucune réserve, si ce n'est 5 p. 100 pour les chemins. Le transfert comprend le terrain jusqu'au bord de l'eau. Aucune rivière n'est réservée.

M. BLAIN: De qui venaient ces télégrammes?

M. CONMEE: Le premier est de J. M. Munroe, régistrateur à Port-Arthur, et le deuxième, de M. Hunt, de Toronto.

M. MACDONELL: L'honorable député sait-il que la couronne a le droit de réserver une lisière égale à 5 p. 100 au bord de l'eau ou ailleurs?

M. CONMEE: Je l'gnorais. Si l'honorable député le sait, je crois qu'il possède des renseignements uniques. En premier lieu, il serait impossible de réserver une lisière de 5 p. 100 sur la rivière Pigeon, car le rivière, à cet endroit, tombe en cataracte entre deux murailles de pierre. M. Mowat a essayé de réclamer dans ce sens contre la compagnie de force motrice des chutes de Kakabeka. Il défendit à la compagnie de faire ses travaux à cause de cette réserve de 5 p. 100, prétendant, comme l'honorable député maintenant, pouvoir prendre possession du terrain adjoignant le bord de l'eau, et devenir par là même propriétaire riverain submergé. Mais il changea d'attitude après réflexion, voyant qu'il ne pouvait pas la maintenir.

M. MACDONELL: La couronne n'a-t-elle pas le droit, en faisant cette réserve, de la choisir où bon lui semble sur la concession?

M. CONMEE: La couronne a le droit de réserver 5 p. 100 pour les chemins publics, et j'allais justement expliquer à l'honorable député qu'elle a déjà exercé ce droit sur la rivière Pigeon, de sorte qu'il ne lui en reste plus à exercer. Voici les circonstances. Le propriétaire de cette concession était une compagnie américaine de garantie, le concessionnaire en titre était mort. La compagnie forestière de la rivière aux Pigeons, aujourd'hui la compagnie forestière de la rivière à la Flèche et de ses tributaires, faisait affaire à cet endroit, et l'agent de la compagnie se faisait payer $500 par année pour l'usage du chemin qui traversait la concession. Il éleva le prix à $1,000, puis plus tard, à $1,000 et l'obtint, mais il voulut le porter à $2,000, ce qui fit jeter les haut cris à la compagnie rivale, une compagnie américaine, qui prit des renseignements. J'étais alors représentant de cette circonscription à la législature, et cette affaire vint à mes oreilles. Je conseillai à la compagnie de s'adresser au gouvernement du jour, et de le prier d'exercer son droit d'ouvrir des chemins publics, afin de permettre la circulation à travers cette vaste concession. Ce droit était réservé dans la patente. Le Gouvernement s'en prévalut. Il envoya un inspecteur sur les lieux, et deux chemins furent tracés l'un allant de l'est à l'ouest et l'autre du nord au sud. De sorte que l'honorable député ne peut pas même se rabattre sur cette raison. Le Gouvernement a déjà exercé ses droits et il n'en a plus à exercer.

M. MACDONELL: L'honorable député voudrait-il me dire s'il a par devers lui quelque autre preuve de l'exactitude de ses paroles, à savoir s'il est vrai que la couronne a déjà exercé son droit de réserve de 5 p. 100 et n'a fait aucune réserve sur le bord de l'eau?

M. CONMEE: J'ai fait cette déclaration à la Chambre d'après mes renseignements personnels. Le commissaire des terres de l'époque, M. Gibson, me dit que le gouvernement, ayant exercé son droit de 5 p. 100, ne pouvait plus ouvrir d'autres chemins sur cette concession. Je ne puis donner de meilleurs informations. L'honorable député devra accepter ma parole ou bien ne pas l'accepter.

M. MACDONELL: Bien, n'en parlons plus. Maintenant, l'honorable député a peut-être raison de dire que le premier ministre d'Ontario pourrait avoir ses doutes sur cette compagnie à cause du nom qu'on lui a donné en la lançant. Je crois qu'en cela le premier ministre d'Ontario aurait l'approbation de la très grande majorité qui l'appuie d'ordinaire.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député paraît douter de la parole d'un honorable confrère. Je puis me tromper, mais si ce n'est pas son intention, il n'a pas enfreint la règle.

M. MACDONELL: Ce n'était pas mon intention. L'honorable député a appuyé sur le fait que la législature a constitué plusieurs compagnies de force motrice dans ces régions. Je le concède. C'est ce qui prouve que c'est la province qui a l'autorité. La législature a, sans intervention de la part du Parlement, accordé des privilèges hydrauliques dans ces régions, et, sous ce rapport, la province d'Ontario a exercé le même pouvoir qu'elle exerce pour tous les services publics, c'est-à-dire qu'elle règlemente et dispose de la façon qu'il lui plaît le domaine public de même que les chutes d'eau, mais toujours dans l'intérêt de la population de la province. C'est la raison pour laquelle elle s'occupe de ces forces hydrauliques et s'arroge le pouvoir d'accorder les concessions; c'est parce qu'elle en a le droit, et qu'elle s'en acquitte conformément à une politique bien arrêtée qui sauvegarde l'intérêt public.

L'honorable député a affirmé que le premier ministre d'Ontario aurait dit que les chutes d'eau doivent être aussi libres que l'air; précisément: libres comme l'air pour l'avantage du public. Mais l'honorable député demande à maîtriser complètement ces chutes et n'en pas laisser la jouissance au public d'Ontario. Qu'est-ce que la province doit recevoir de cette aliénation? Qu'est-ce qu'elle obtiendra en retour, si l'honorable député fait adopter son projet de loi et obtient cette précieuse concession? Qu'est-ce que la population du Canada recevra en retour de l'exploitation d'une partie du domaine public? Rien du tout. Par conséquent, l'honorable député cherche à enfreindre cette politique même.

M. CONMEE: Si l'honorable député veut lire l'article 14 du projet, il verra que si la compagnie obtient ce privilège et le met en valeur, la province et le pays bénéficieront du développement de ressources jusqu'ici inexploitées, et qu'ils pourront toujours exercer leur autorité par l'entremise du Parlement et de leurs représentants.

M. MACDONELL: C'est la première fois que j'entends dire que le fait d'exercer l'autorité sur un service public constitue une compensation pour la population. C'est cependant tout ce qu'elle a à céder.

M. CONMEE: Il ne s'agit pas ici du domaine public. Je viens de montrer que cette concession est passée en mains privées dès 1856. En vertu de la patente, la possession s'étendait jusqu'au milieu du cours d'eau. Si l'honorable député veut me prouver par un raisonnement tant soit peu probant que la province a encore un droit, même un semblant de droit, il aura au moins gagné un point, ce qu'il n'a pas encore réussi à faire.

M. MACDONELL: L'honorable député n'a pas prouvé du tout qu'aucune partie de cette rivière a été concédée. Il n'a pas même essayé de le prouver, car les télégrammes qu'il a lus ne contiennent rien dans ce sens. Le lit de cette rivière, comme le lit de toutes les rivières de la province d'Ontario, fait partie du domaine public de la province, et comme tel est réservé à la couronne, au nom de la province. D'après les paroles de l'honorable député, je conclus que le lit de la rivière en question n'a pas été concédé. Puis, l'honorable député dit encore que c'est à cause que cette compagnie doit exporter de la force motrice que son entreprise devient d'intérêt international. Pas plus que la fabrique de chaussures, de meubles, ou de toute autre chose. Je ne vois pas la différence. Si elle doit exporter de la force motrice, c'est une raison de plus qu'elle soit soumise à l'autorité du public. On a beaucoup modifié le projet de loi, en en supprimant une partie des dispositions contentieuses, mais la principale objection y reste tout de même.

Je ne sais pas comment l'honorable député ferait ; comment il prendrait une rivière ici et une rivière là, une chute d'eau ici et une chute d'eau là, pour les exporter; le fait demeure que l'honorable député cherche à obtenir de ce Parlement un privilège qui appartient au peuple de la province d'Ontario. L'honorable député prétend que cette rivière est un cours d'eau international. Or, avec tout le respect que je dois à l'opinion de ceux qui ne pensent pas comme moi, je dirai que cela ne change pas la situation. L'article 109 de l'Acte de la Confédération donnait à la province d'Ontario son domaine public à l'époque de la Confédération avec ses terres, ses minéraux, ses royautés, ses mines, ses cours d'eau, etc., et les lits des rivières font partie du domaine public.

M. CONMEE: L'honorable député prétend-il que la province d'Ontario est propriétaire de l'eau des rivières?

M. MACDONELL: Je vais traiter dans un instant ce côté de la question; je dis

que toutes ces choses faisaient partie du domaine public à l'époque de la Confédération. Or, le fait qu'une rivière divise deux provinces, ou divise le Canada d'un pays voisin ne change en rien le droit de propriété du lit des rivières. La seule différence c'est que les eaux des rivières sont des eaux internationales, mais la province a les mêmes droits, sur la partie canadienne de cette rivière qu'elle a sur un cours d'eau qui coule dans les hautes terres d'Ontario. La province a le droit de police sur toutes ces eaux; elle est obligée de les réglementer et possède les mêmes pouvoirs sur elles qu'elle possède sur les eaux intérieures.

M. A. H. CLARKE: Je voudrais que l'honorable député nous dise quel est à son avis le propriétaire de la rivière Pigeon. D'après ces télégrammes il est évident que les rives de cette rivière ont été concédées.

M. MACDONELL: Non.

M. A. H. CLARKE: Oui, c'est ce que le télégramme dit.

M. MACDONELL: L'honorable député doit savoir et j'accepte sa parole. Il est très juste dans cette question ici comme dans toutes les autres. La couronne s'est réservé 5 p. 100 de l'étendue de cette concession. L'honorable député nous dit savoir que la couronne a exercé une partie de ce droit, il ne dit pas tout le droit, pour ouvrir les routes. Or, la couronne peut s'attribuer tous les droits qu'elle voudra. L'honorable député d'Essex sait parfaitement que sur toutes les rivières et cours navigables ou lacs de la province d'Ontario, la Couronne s'est réservé une chaîne de largeur sur les rives.

M. LANCASTER : Par une loi générale?

M. MACDONELL: Oui. J'abandonnerai mon argument pour un instant et je prendrai celui de l'honorable député. Je dirai que la moitié du lit de la rivière Pigeon, la partie qui est dans la province, appartient à Ontario, et je m'oppose à la tentative que l'on fait dans ce Parlement de légiférer sur une chose qui appartient exclusivement à la province d'Ontario. Cette province a affirmé ses droits. Elle est aujourd'hui comme elle était auparavant, à la barre de cette Chambre demandant au Parlement de ne pas exercer les droits de propriété que la constitution attribue à la province, et elle demande à cette Chambre de ne pas donner à une bande d'exploiteurs commerciaux, sans en recevoir le prix, une partie du domaine public d'Ontario, contre la volonté du peuple de cette province auquel il appartient.

J'ai compris que l'honorable premier ministre désire que l'article 2 de ce bill soit supprimé. Cet article est celui qui déclare que ces travaux seront pour l'utilité générale du Canada. Il y a là une preuve que cette entreprise n'est pas une entreprise fédérale, mais qu'elle est locale et provinciale de sa nature. Elle est l'une ou l'autre, fédérale ou provinciale. Si c'est une entreprise fédérale il convient qu'elle soit désignée comme étant d'utilité générale pour le Canada. Mais si c'est une entreprise provinciale c'est la preuve que ce bill ne devrait pas être présenté devant ce Parlement et que les promoteurs se trompent de tribunal. Et dans ce cas-là je crois que logiquement tout le bill devrait être rejeté. On en a fait déjà disparaître plusieurs côtés répréhensibles en abandonnant la rivière Nipigon. Comment ces rivières ont-elles été considérées dans le passé? Prenons par exemple la rivière Niagara qui offre le meilleur précédent, et en fait le seul précédent, comme question internationale. Ceux qui demandent ce bill ont prétendu que la rivière Pigeon était navigable et internationale. Le fait qu'elle est navigable, ne donne à ce Parlement aucun droit sur ces eaux ou sur le lit de ces eaux. L'acte de la Confédération donne au Parlement fédéral les droits sur la navigation et le commerce. Nous avons le droit de réglementer ces choses. C'est un point sur lequel il n'y a pas deux opinions.

Mais venons à la rivière Niagara. Elle est navigable en aval du fort Erie à Chippewa, au-dessus des chutes, et sur une certaine distance en bas des chutes, entre Queenston et Niagara-on-the-Lake. C'est une rivière internationale sur tout son parcours; elle sépare la province d'Ontario de l'état de New-York. La première fois que l'on a eu à s'occuper de cette rivière comme rivière internationale, fut en 1882, lorsque lord Dufferin, alors gouverneur général du Canada, conçut le projet très louable de faire un parc international aux chutes Niagara.

Sir WILFRID LAURIER: 1882?

M. MACDONELL: C'était peut-être en 1872. Je crois que mon honorable ami a raison. Sir Oliver Mowat était premier ministre d'Ontario à cette époque, et les négociations eurent lieu entre son gouvernement et celui de l'état de New-York.

M. CONMEE: Monsieur le président. Je soulève une question de règlement. C'est le bill devant le comité que nous devons discuter, et l'honorable député discute autre chose, il est en dehors de la question. Nous sommes à discuter, je crois, le premier article du bill, dans le moment.

M. LANCASTER: Avant que vous donniez votre décision, monsieur le président.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je suis prêt à donner ma décision. La charte que

demande cette compagnie ouvre une question très vaste et je ne suis pas prêt à déclarer que l'honorable député enfreint le règlement.

M. MACDONELL: Je voulais simplement montrer l'analogie entre la conduite de ce Parlement et celle de la législature provinciale, relativement à la rivière Niagara, conduites qui sont identiques sous tous rapports et s'appliquent au bill que nous discutons. La province d'Ontario, lorsque sir Oliver Mowat en était le premier ministre, a traité avec l'état de New-York, et le Parlement fédéral n'a rien rien eu à faire dans la question. La province d'Ontario et l'état de New-York ont fait des règlements concernant les droits riverains des deux côtés du Niagara, et ont établi un parc international. C'était suffisant et personne n'a jamais mis en doute le droit de ces deux législatures de disposer des terres bordant cette rivière de la manière qu'elles l'ont fait.

En 1892 la compagnie Niagara Power, qui était établie sur le côté américain vint demander en Canada le droit d'utiliser les eaux de la chute Niagara sur le côté canadien. L'entreprise que la compagnie faisait à cette époque était encore à l'état d'expérience, et je présume que la compagnie au cas où elle réussirait sur le côté américain voulait bénéficier de l'expérience acquise en obtenant certains pouvoirs sur le côté canadien. La Canadian Niagara Power Co. fut donc à cette époque constituée par la province d'Ontario, et des avocats éminents tant de la province d'Ontario que de l'état de New-York, ont exprimé leur avis sur la légalité et le bien fondé des droits accordés par sa charte.

La législature de l'état de New-York a donné les pouvoirs sur le côté américain et celle de la province d'Ontario sur le côté canadien. La compagnie, a existé depuis 1892 jusqu'à ce jour, exclusivement en vertu d'une charte provinciale. C'est la première compagnie qui s'est établie aux chutes. Ce cas est exactement semblable à celui de la rivière Pigeon. La rivière Niagara est une rivière internationale et navigable en amont et en aval des chutes tout comme la rivière Pigeon. D'autres compagnies ont cherché à obtenir des droits sur le côté canadien depuis cette époque, et je crois que deux seulement ont obtenu des chartes. L'une est la Electrical Development Company qui est d'existence comparativement récente, et l'autre est la Ontario Power Co. Qu'ont fait ces compagnies, lorsqu'elles ont voulu avoir des chartes? Elles se sont adressées à la province d'Ontario—je crois que sir Oliver Mowat était ministre encore à cette époque—et elles ont obtenu certains pouvoirs hydrauliques. Elles ont fait un pacte solennel et une convention avec la province, et la législature a légalisé cette convention, et adopté des lois s'y rapportant. Ces compagnies se sont adressées ensuite au parlement fédéral, et sont venues avec le gouvernement d'Ontario, représenté par sir Aemilius Irving, demander deux fois à cette Chambre et au gouvernement fédéral, l'approbation de l'entente intervenue entre les parties contractantes, le gouvernement d'Ontario d'un côté et le Power Co., de l'autre. Elles ont demandé au Parlement de confirmer la législation et l'entente provinciales. Elles sont venues ici parce qu'elles voulaient obtenir des pouvoirs plus étendus pour leurs privilèges. Tous les membres de cette Chambre peuvent voir qu'il était désirable et sage que cette législation et cette convention fussent confirmées afin qu'au cas d'une différence ou désaccord dans l'avenir il y eut un tribunal qui ne fut pas partie à la convention auquel on put en appeler. Telle a été la pratique dans le passé et on veut aujourd'hui la changer. Je ne crois pas que le promoteur puisse espérer réussir. Il vient demander l'autorisation à cette Chambre d'exploiter les pouvoirs hydrauliques de la province d'Ontario. Cette province a une politique établie concernant ces pouvoirs dont elle retire des revenus, ainsi que le font les autres provinces, de ceux qui utilisent ces pouvoirs hydrauliques. L'acte de la Confédération laisse assez peu déjà aux provinces; le budget total d'Ontario aujourd'hui est un peu moindre que celui de la ville de Toronto, et je crois que le même état de chose existe pour la province de Québec et la ville de Montréal. Les provinces ont cédé presque tous leurs droit à l'époque de la Confédération, et je crois qu'on devrait leur laisser les quelques droits qu'elles ont retenus, leurs droits de propriété, les chutes d'eau, etc. D'autres provinces ont vendu ces pouvoirs à des particuliers et en retirent aujourd'hui des revenus. Ce que la province d'Ontario demande aujourd'hui c'est que nous n'empiétions pas sur ses droits.

M. CONMEE: Comment ce projet de loi empêcherait-il la province de percevoir des redevances, si elle en a le droit? Le bill ne contient aucune disposition en ce sens. C'est au gouvernement de la province d'Ontario qu'il faut s'adresser et il faut obtenir son autorisation.

M. MACDONELL: Alors, pourquoi l'honorable député s'adresse-t-il au Parlement fédéral?

M. CONMEE: C'est qu'il faut s'adresser au Parlement fédéral pour obtenir les pouvoirs et négocier les valeurs.

M. MACDONELL: A quel article du bill notre collègue fait-il allusion?

M. CONMEE: Il s'agit de l'article 19. Cet article décrète qu'il faut verser à la province...

M. MACDONELL: Il n'y a ni droits, ni redevances à acquitter ici.

M. CONMEE: Pardon, je ne saurais me ranger à cet avis sur ce point.

M. MACDONELL: Mon collègue fait erreur. Il a prétendu que le bill à l'étude consacre le droit de percevoir une redevance.

M. CONMEE: Je n'ai rien affirmé en ce sens. Voici ce que j'ai dit: si la province possède des droits, il faudra lui payer une redevance.

M. MACDONELL: J'en conviens, et si la province possède quelque droit aux forces hydrauliques et au lit de la rivière, qui l'indemnisera à cet égard?

M. CONMEE: Personne ne saurait utiliser ces ressources, sans payer de redevance.

M. MACDONELL: A qui?

M. CONMEE: Aux propriétaires quels qu'ils soient.

M. MACDONELL: Je puis à peine me persuader que mon collègue puisse formuler pareil argument.

M. CONMEE: Nulle compagnie de chemin de fer ne saurait exproprier de terrains sans en payer le prix; de même le Gouvernement n'est pas autorisé à faire d'expropriation quelconque, sans rémunérer le propriétaire. Mon collègue le sait parfaitement.

M. MACDONELL: Notre collègue demande l'autorisation d'utiliser une force hydraulique. Le bill à l'étude ne renferme aucune disposition comportant l'obligation de payer d'indemnité, soit directement soit indirectement. Il demande l'octroi d'un privilège, à perpétuité, pour l'exploitation d'une force que le gouvernement provincial vend ailleurs, tout comme le font les autres gouvernements provinciaux. Sans doute, on a modifié le bill et il demande des faveurs moins plantureuses qu'il ne le faisait d'abord, mais tant pour le fonds que pour la forme, il ne prête pas moins à la critique qu'il ne le faisait dans sa teneur primitive. Notre collègue chercherait en vain à nous prouver que la Chambre ait déjà adopté pareille loi. Si nous adoptons ce projet de loi, il n'y a plus de sécurité possible pour une partie quelconque du domaine public provincial. Les forces hydrauliques font tout autant partie du domaine provincial que les édifices de l'assemblée législative à Toronto ou ceux de la station agronomique de Guelph ou les terres domaniales de la province. La question de redevance est quantité négligeable. Ici la question de principe domine tout; car si le Parlement fédéral s'arroge le droit d'exploiter le domaine public d'une province, peu importe ce qu'on enlève à cette province à la première occasion; vous consacrez le principe, et on nous dit, au sein des comités de cette Chambre, pour justifier l'adoption de ce bill, que la semaine dernière, ou le mois dernier ou la session dernière, nous avons adopté une loi similaire. On crée des précédents qu'on invoque et c'est là sans doute chose parfaitement légitime, mais je mets en garde le Gouvernement et ce comité contre la création de pareils précédents.

Aujourd'hui, le premier ministre d'Ontario s'oppose à l'adoption de pareille législation tout aussi énergiquement que lorsque la Chambre a été saisie de ce bill en premier lieu et je posse ici la question au premier ministre: en quoi cette Chambre bénéficierait-elle de l'attitude qu'elle prendrait en adoptant pareille loi, au mépris des vœux clairement formulés par les provinces relativement à une propriété pour laquelle elle possède incontestablement des droits acquis ? Le gouvernement d'Ontario avait chargé un conseil de le représenter au sein du comité et la question y a été discutée. Ce comité, il est vrai, à une forte pluralité, a prêté son appui à l'initiateur de ce projet de loi; mais la majorité de ce comité se composait de députés représentant d'autres provinces que celle d'Ontario. A mon avis, on a pris une attitude peu loyale dans le traitement de cette question. Le premier ministre et ses collègues ne faisaient point partie de ce comité, mais ils sont membres de ce comité général; ils siègent à ce tribunal devant lequel la province d'Ontario porte aujourd'hui son appel et ils ont sous les yeux un complet exposé de faits. La province d'Ontario elle-même est présente à la barre de cette Chambre; elle demande qu'on repousse cette loi, elle dit: "Vous exploitez une partie de notre domaine public, le domaine de la province d'Ontario, vous l'attribuez à un groupe de spéculateurs qui ne consultent que leurs propres intérêts commerciaux." Lorsque pareils faits se dressent devant vous, convient-il ou est-il légitime de consacrer ici les pouvoirs demandés par ce bill? Nul député ne saurait sérieusement prétendre que cette force hydraulique ne fasse pas partie du domaine public d'Ontario. Le député d'Essex (M. Clarke) qui est membre du barreau. . . .

M. A. H. CLARKE: Mon honorable collègue voudrait-il établir une distinction entre la question qui nous occupe et l'affaire se rattachant à la rivière Winnipeg à Kenora, alors que le tribunal a décidé que le lit de la rivière appartenait aux propriétaires du terrain limitrophe? Cette décision a été dernièrement rendue par la cour d'appel.

M. MACDONELL: J'ignore complètement le fait.

M. A. H. CLARKE: On a prétendu que c'était une rivière navigable.

M. MACDONELL: Ici, on demande au Parlement d'accorder à un spéculateur une propriété provinciale.

M. CONMEE: C'est ce que vous prétendez.

M. A. H. CLARKE: Dans l'affaire en question, il a été décidé que lorsque le terrain concédé atteint le bord de l'eau, les propriétaires de ce terrain ont droit de propriété jusqu'au centre de la rivière.

M. MACDONELL: Pas nécessairement.

M. A. H. CLARKE: C'est là ce qu'a décidé le tribunal dans l'affaire en question.

M. MACDONELL: Accordons tout cela; en quoi cette affaire intéresse-t-elle la question des forces hydrauliques, qui, tout autant que les forêts ou les mines, tombent dans le domaine provincial.

M. A. H. CLARKE: Celui qui est propriétaire du lit de la rivière n'a-t-il pas également droit à l'eau qui le recouvre?

M. MACDONELL: Pas nécessairement. La question a été réglée dans le bill relatif aux rivières et aux cours d'eau, et d'après le jugement du comité judiciaire du conseil privé, l'eau n'est pas attribuée aux propriétaires. L'initiateur du projet de loi en discussion ne formule pas pareil argument; il prétend que la propriété des eaux est attribuée au gouvernement fédéral. Le meilleur moyen de régler la difficulté provoquée par ce projet de loi, c'est d'effectuer le retrait de cette mesure, et ainsi la Chambre ne serait pas obligée d'assumer la responsabilité d'avoir soulevé un problème qu'il serait bien difficile de solutionner. L'auteur du projet de loi affirme que dans plusieurs circonstances la sanction a été refusée à quelque loi établie par l'assemblée législative d'Ontario. Je rappellerai à mon collègue qu'on a quelquefois mis le veto sur certaines lois votées par ce Parlement, et qu'on les a déclarées inconstitutionnelles; or, je me demande si le projet de loi en discussion n'est pas essentiellement inconstitutionnel, et s'il n'outrepasse pas les pouvoirs du Parlement fédéral.

Alors pourquoi irions-nous tenter pareille aventure et nous créer tous ces embarras? Il convient donc de renvoyer ce projet à la législature de la province d'Ontario qui délibère des projets de loi similaires et est autorisée à se prononcer en pareille matière.

Sir WILFRID LAURIER: On me permettra peut-être d'intervenir dans la discussion, à cette phase de nos délibérations, afin de chercher à bien définir la situation et à préciser le sens des questions qui nous sont soumises. La première question qui se pose se rattache à la juridiction: le Parlement fédéral a-t-il juridiction en pareille matière? L'honorable député qui m'a précédé (M. Macdonell) a catégoriquement affirmé qu'à son avis le Parlement outrepasse sa juridiction en délibérant sur les questions qui nous sont soumises en ce moment. Je ne saurais me ranger à son avis, et réflexion faite il en conviendra, son opinion est erronée. Ce bill tend à accorder la personnalité civile à une société qui demande l'autorisation de développer une force hydraulique dans un cours d'eau navigable, la rivière Pigeon, qui fait partie de la ligne frontière entre le Canada et les Etats-Unis. Voilà précisément ce qui donne juridiction au Parlement fédéral.

M. MACDONELL: Où tend cette observation du premier ministre?

Sir WILFRID LAURIER: Il s'agit ici d'un cours d'eau de nature internationale. En pareille matière, le Parlement fédéral seul a juridiction. Lorsqu'il s'agit de questions de nature internationale, c'est le Parlement fédéral et non pas l'assemblée législative provinciale qui a juridiction. L'auteur du bill affirme à bon droit que ce projet de loi seul n'aboutirait pas à la réalisation de l'objectif visé. Il faut aussi obtenir une loi similaire d'un pays étranger. Si les autorités américaines ne légifèrent pas en ce sens, l'auteur du bill sera réduit à l'impuissance, soit qu'il obtienne cette autorisation du Gouvernement fédéral ou de l'assemblée législative d'Ontario; en pareille circonstance, il n'aurait nullement le droit d'établir des barrages sur la rivière. Il lui faut l'autorisation collective du Parlement fédéral et de l'assemblée législative provinciale. Le Parlement fédéral est revêtu de juridiction en pareille matière et non pas l'assemblée législative provinciale.

Il s'agit ici d'un cours de nature internationale, et quand bien même il existerait juridiction concurrente tant chez le Parlement fédéral que chez l'assemblée législative d'Ontario, le Parlement fédéral pour des questions d'intérêt public, devrait assumer la juridiction, lorsqu'il s'agit d'établir des travaux sur des rivières navigables de nature internationale. Le ministre de la Justice nous a déclaré qu'à son avis, nous sommes autorisés à régler la question et pour mon propre compte j'en conviens volontiers, non seulement nous avons le pouvoir de légiférer en pareille matière, mais nous seuls, à titre de Parlement fédéral du Canada, avons le droit de légiférer sur cette question.

Cela étant accordé, ce principe une fois établi, rien ne s'opposerait à l'élimination du 2e article du bill déclarant les travaux autorisés "d'utilité générale au Canada."

S'il était nécessaire d'établir cette disposition pour donner juridiction au Parlement fédéral, je m'opposerais à l'insertion de cet article, mais à mon humble avis, cette disposition est tout à fait inutile et n'ajoute ab-

solument rien au pouvoir qu'il est question d'accorder. A mon avis, c'est une superfétation inutile; j'ai prié l'honorable député d'éliminer cet article et il l'a fait.

M. LANCASTER : Cela importe peu, si nous adoptons le bill.

Sir WILFRID LAURIER : La présence ou l'absence de cet article importe peu. A mon avis et de l'avis du ministre de la Justice, le Parlement fédéral est revêtu de la juridiction voulue pour adopter la loi qui nous est soumise. J'ai affirmé, dans une circonstance antérieure, que tout se résume à la question d'expropriation. Apparemment rien ne s'opposerait à l'adoption du projet de loi à l'étude, si on éliminait la disposition relative à la faculté d'expropriation. Cela ne fait que corroborer ma thèse quand je prétends que c'est une perte de temps précieux que de discuter ici certaines dispositions du bill qui ne sont nullement essentielles. Il faudrait aborder immédiatement la question se rattachant au droit d'expropriation, afin de constater si le pouvoir d'expropriation consacré dans ce bill dépasse les pouvoirs que nous avons le droit d'accorder.

Toute l'argumentation de l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) a été faite non pas contre le bill, mais contre les pouvoirs d'expropriation, comme il dit, qui enlèvent l'autorité à la province d'Ontario à laquelle ils appartiennent. Cette question sera étudiée plus tard. Quand nous discutions le bill dans une séance précédente, j'ai déclaré que le Gouvernement ne s'immiscerait pas dans les pouvoirs législatifs de la province d'Ontario et se guidant sur cette opinion exprimée par le Gouvernement, mon honorable ami (M. Conmee) a consenti a faire disparaître la rivière Nipigon des pouvoirs d'expropriation et c'est là une satisfaction accordée aux honorables députés qui s'opposent à l'adoption du bill. Quand nous sommes arrivés à la discussion des pouvoirs d'expropriation qui existent encore relativement à la rivière Pigeon, j'ai dit à mon honorable ami que pour moi je voulais réserver toute ma liberté et me rendre compte si, oui ou non, nous portions atteinte aux droits de la province d'Ontario. De sorte qu'il me semble qu'on aura répondu à toutes les objections des honorables députés de la gauche, si nous passons immédiatement à l'étude des pouvoirs d'expropriation parce que c'est la seule difficulté que présente le bill et les articles relatifs à l'expropriation pourraient être modifiés ou rester en l'état suivant leurs idées et ce serait une question que l'on pourrait discuter plus tard. Actuellement, il me semble que nous devrions procéder à l'expédition de la besogne de la Chambre. Si nous voulons profiter des avantages d'une prorogation prochaine nous devrions nous attaquer à la difficulté réelle de ce bill et non à d'autres questions qui ne sont pas en discussion.

M. LENNOX: Mon honorable ami de Peel (M. Blain), au moment où le premier ministre était occupé, a attiré l'attention du comité sur le fait qu'il avait reçu des nouvelles du premier ministre d'Ontario. D'après l'avis d'amendement paru dans les Procès-verbaux, le bill modifié devait être présenté aujourd'hui pour la première fois, de sorte que nous ne pouvions pas nous attendre à ce que le gouvernement d'Ontario, qui avait été informé de l'attitude que le gouvernement fédéral se proposait d'observer quand le bill a été discuté le 19 avril, serait préparé à présenter ses arguments aujourd'hui pour qu'ils soient pris en considération par le comité. Si les droits de la province doivent être raisonnablement protégés, il est important que la législature d'Ontario ait au moins une occasion de faire connaître ses vues, toutes les fois que ce bill est présenté sous une nouvelle forme, car il est admis que c'est une mesure qui peut s'immiscer dans les droits de la province.

J'ai compris que la position prise par le premier ministre, telle qu'il l'a énoncée le 19 avril, avait une portée plus large que les idées qu'il émet ce matin et je n'hésite pas à dire que le gouvernement d'Ontario et les députés de la Chambre ont interprété de cette façon les paroles du premier ministre. Je suis bien disposé à adopter la manière de voir qu'il a suggérée ce matin, possiblement ce qu'il voulait dire, mais j'estime que le langage qu'il a tenu le 19 avril est susceptible d'une interprétation plus large et je donnerai lecture des paroles prononcées par l'honorable premier ministre afin de rendre plus forte la demande que je lui adresse de laisser ce bill en suspens jusqu'à ce que la province soit en état de faire connaître complètement ses vues aux honorables députés de la Chambre. Le très honorable premier ministre a parlé, le jour en question, de la décision adoptée par le ministère de la Justice et il a conclu en disant que pour lui, le ministre de la Justice, ayant dit que le Parlement avait juridiction, il était disposé à se conformer à l'opinion du ministre plutôt qu'à admettre les idées exprimées par les autres orateurs. Puis le très honorable premier ministre a continué. J'ai compris alors et je crois que la Chambre en a fait autant, que la question était absolument terminée. J'ai cru qu'il avait pris la décision que, tout en admettant que le Parlement avait le droit de juridiction s'il le désirait, le promoteur du bill devait comprendre que c'était une question d'équité pour les droits et les intérêts de la province et que la juridiction du Parlement ne serait pas exercée dans la circonstance. Voici comment parla le très honorable premier ministre:

L'important n'est pas de savoir si c'est ici ou à Toronto que réside la juridiction, mais s'il y a dans ce bill quelque chose qui puisse porter atteinte aux attributions de la législature ou du gouvernement de la province. Pour moi c'est le seul point important.

L'article 2 contient une disposition que nous connaissons bien et je dois dire à l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) qu'elle n'a pas été inventée par le parti libéral; c'est une relique des anciens jours et, comme pour beaucoup d'autres reliques, nous avons peut-être tort de ne pas nous en débarrasser. Quoi qu'il en soit, nous pouvons convenir l'un et l'autre, que cet article pourrait être éliminé du présent bill.

Mais toute la discussion de cet après-midi a roulé sur un seul point et c'est que le droit d'exproprier les chutes d'eau appartient à la législature provinciale, et que l'article qui confère ce pouvoir à la compagnie devrait être rayé du bill. Je crois que si ces deux articles étaient modifiés, le bill ne rencontrerait plus d'opposition.

Pour ma part, j'y verrais une autre objection dont je dirai un mot. J'ai été particulièrement frappé par les remarques de plusieurs députés des deux partis, et surtout par celles de l'honorable député d'Algoma-est (M. Boyce). Il ressort de ces remarques que la politique du gouvernement d'Ontario consiste à se réserver à lui-même l'exploitation des chutes et de refuser de les concéder à des compagnies privées.

Je pourrais dire ici que j'ai compris que la doctrine de la politique suivie par la province ayant été reconnue, le premier ministre avait dit que cette politique serait respectée dans l'occasion qui se présentait. Le très honorable premier ministre a continué ainsi:

Si nous adoptons ce bill, nous gênons l'application de ce principe, et comme les droits provinciaux ont toujurs été pour moi, une chose sacrée, je dis que bien que nous ayons peut-être le pouvoir de méconnaître ces droits, il convient de demander au promoteur du bill de réfléchir et de dire s'il serait à propos d'exercer ce pouvoir.

Le très honorable premier ministre s'est toujours servi d'expressions les plus convenables possibles en des occasions semblables; non seulement à l'égard de ses partisans, mais aussi envers le membres de l'opposition et j'ai compris qu'il suggérait d'une façon très nette quoiqu'en un langage très poli, à l'honorable député, qu'il ferait mieux de retirer son bill. J'ai eu à ce moment l'impression que le bill était abandonné et je crois qu'il devrait l'être.

Mais que j'aie bien compris le sens des paroles du premier ministre ou non, le gouvernement d'Ontario était en droit de les comprendre ainsi et si nous voulons qu'il existe une certaine harmonie entre les différentes unités qui composent la confédération du Canada, nous devons entendre les desiderata des provinces ou du moins leur faciliter la possibilité de présenter leur manière de voir à la Chambre, avant que nous n'adoptions des lois qui sont contraires à leurs vues. Par conséquent, tout en ayant le plus grand respect pour l'opinion du premier ministre, j'insisterai pour lui faire comprendre qu'il n'est pas désirable de presser l'adoption du bill en ce moment, quelle que puisse être l'issue du débat. Je suis bien d'avis que le premier ministre est aussi désireux d'entretenir l'harmonie que moi, probablement davantage parce que la situation qu'il occupe comporte plus de responsabilités; mais je crois que je peux faire appel à son jugement et à celui du comité et montrer qu'il n'est pas sage de pousser à l'adoption de cette mesure sans donner au gouvernement provincial une occasion de faire connaître ses vues dans une forme étudiée et concise. En agissant ainsi, je crois qu'on gagnera du temps au lieu d'en perdre et que le premier ministre fera connaître d'une manière plus énergique encore que la première fois, son adhésion au principe des droits provinciaux.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne crois pas que nous ayons des vues très différentes, mon honorable ami et moi, mais il n'applique pas bien les paroles que j'ai prononcées l'autre jour. J'ai dit alors et je répète aujourd'hui que la seule difficulté que je voyais relativement à cette question, résidait dans le droit d'expropriation. Mon opinion à ce sujet est très arrêtée. Quand cette question a été discutée au comité des bills privés, j'ai compris que le gouvernement d'Ontario s'y était fait représenter et que son représentant avait informé le comité que toute l'objection du gouvernement de cette province résidait dans l'article relatif à l'expropriation. Je n'ai pas compris que la juridiction du Parlement était mise en question.

M. LANCASTER: J'ai été informé par des membres du gouvernement provincial que s'ils avaient cité comme exemple la clause relative à l'expropriation, ils s'opposaient aussi absolument à ce que nous traitions cette question.

Sir WILFRID LAURIER: Nous nous sommes déjà prononcés sur la question de juridiction. Le ministre de la Justice est d'opinion que nous avons juridiction.

M. BRISTOL: Le ministre de la Justice prétend-il que nous avons une juridiction exclusive ou concurrente?

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sais pas exactement ce qu'il a dit, car je n'ai pas ses paroles sous les yeux; mais je n'ai aucune hésitation à dire que si nous avons une juridiction concurrente, le Parlement doit avoir une juridiction supérieure dans ses questions internationales. La question de juridiction est réglée, bien ou mal, mais nous pensons qu'elle l'est bien. Par conséquent toute la discussion roule sur la question d'expropriation.

M. LENNOX: Mon très honorable ami me fait le compliment de me dire que nos opinions ne sont pas très éloignées, mais je pense qu'elles le sont sur un point. En ce qui concerne la question d'expropriation, le premier ministre est d'une opinion très arrêtée mais le gouvernement d'Ontario a soulevé un point sérieux qui est d'une importance plus grande et qui touche à un principe plus vital, à savoir que la province a le droit de légiférer sur cette question et qu'elle a déjà adopté un système d'administration à ce sujet. C'est en m'appuyant sur cette partie de la question que je me suis adressé au très honorable premier minitre et sur ce qu'il a dit qu'en effet, en ce qui regarde ces pouvoirs hydrauliques la législation d'Ontario avait adopté une politique que le gouvernement fédéral était disposé à respecter. Le gouvernement d'Ontario dit: Nous voulons conserver pour le peuple les droits de la province et en conséquence nous avons adopté un certain système d'administration des pouvoirs hydrauliques, au moyen duquel nous espérons créer une grande source de revenus pour la population et développer incidemment des industries importantes dans la province. Le très honorable premier ministre a déclaré l'autre jour qu'avant tout nous devrions respecter cette politique adoptée par le gouvernement d'Ontario, sur cette question. Nous avons donc plus de raison aujourd'hui de nous opposer à ce bill que le 19 avril, parce qu'il a été modifié depuis lors et que le gouvernement d'Ontario n'a connu que samedi les modifications qui y ont été introduites. Le gouvernement d'Ontario a déclaré à mon honorable ami de Peel qu'il avait un mot à dire sur cette question.

Allons-nous en leur absence, non-seulement fouler aux pieds la législation provinciale, non seulement priver la province de ses droits, mais refuser même de l'entendre dans la personne de son représentant? Le très honorable premier ministre, j'en suis convaincu, se rendra compte de l'opportunité de réserver la délibération de cette affaire afin de mettre le gouvernemen de l'Ontario à même de faire connaître ses vues à la Chambre.

M. BLAIN : Je ferai observer que les promoteurs de cette entreprise sont pour la plupart des citoyens des Etats-Unis, Thomas Sturgis, de la ville de New-York, et J. C. Hunter, de la ville de Duluth.

M. CONMEE : Lisez tous les noms; vous n'en indiquez que deux sur cinq.

M. BLAIN : Je sais bien que, associés à ceux que j'ai nommées, il se trouve des personnes très en vue de l'Ouest, non pas de la province de l'Ontario, mais de la province du Manitoba. Je ne cherche pas à déprécier ces messieurs; mais je fais observer que les principaux promoteurs sont des citoyens des Etats-Unis qui sont à l'affût de toutes les chances d'accaparement des chutes d'eau de l'Ontario. Ces promoteurs ne seraient certainement pas ici, et l'honorable député ne s'occuperait pas de faire voter ce projet de loi par la Chambre, si la province d'Ontario n'avait pas un programme défini sur cette question. Ils savaient parfaitement que le gouvernement de l'Ontario ne leur accorderait pas tous ces pouvoirs étendus; car ce gouvernement a nettement déclaré qu'aucun de ces pouvoirs ne sera accordé à ami ni à ennemi, et quelle que soit l'origine du promoteur. Ils considèrent ces droits et privilèges comme choses de grande valeur qui doivent être gardées pour le peuple. Voyez quels sont les pouvoirs demandés par cette compagnies :

a) acquérir, développer, améliorer, maintenir et tenir en service des forces hydrauliques, employer, fournir et vendre de la force hydraulique pour tout objet et sous toute forme d'application, produire au moyen de la houille blanche ou autrement de l'électricité, de la chaleur, de la lumière et toute autre forme d'énergie, et les transmettre pour servir en quelque manière que ce soit en tout endroit au Canada et aux Etats-Unis;

b) construire, maintenir et tenir en service tous les ouvrages nécessaires, digues, barrages en aile, canaux, prise-d'eau, coursiers, chenaux, conduites, tunnels, lignes de transmission, structures, bâtiments, outillages à machinerie, mécanismes, instruments et dispositifs, et ériger et maintenir des poteaux et des tours, et poser et entretenir des tuyaux, cables, fils et autres agents conducteurs, et les relier à pareilles lignes, en d'autres provinces et aux Etats-Unis;

c) fabriquer, acheter, vendre du bois, de la pâte à papier, du papier et des objets qui en sont fabriqués, des machines, moteurs, appareils électriques et fournitures pour applications de l'électricité, et en faire le commerce, et poursuivre l'industrie de la fabrication en général.

Il vous est impossible de rien imaginer que ces messieurs ne désirent faire. Toutes ces questions relèvent de l'autorité provinciale, et je diffère du premier ministre quand il dit que, si nous reconnaissons au Parlement fédéral le droit de légiférer sur cette question au même titre que la législature provinciale, les deux partis sont parfaitement d'accord. Quant à moi, je fais une distinction; je suis d'avis que dans les cas de législation concurrente, c'est la législature provinciale qui doit être reconnue seule compétente en matière provinciale.

M. CONMEE: L'honorable député revient avec insistance sur le programme administratif du gouvernement de l'Ontario, mais il ne nous a pas dit en quoi consiste ce programme.

M. BLAIN : L'honorable représentant de Toronto-sud l'a expliqué.

M. CONMEE: Je crois être au courant autant que qui que ce soit du programme du gouvernement de l'Ontario à cet égard, et il ne ressemble aucunement à celui qui a été exposé à la Chambre. Le gouvernement de l'Ontario ne cesse d'accorder des chartes à des compagnies pour l'exploitation de chutes d'eau. Quand le délégué du gouvernement de l'Ontario s'est présenté devant le comité des bills d'intérêt privé lors de la délibération du présent projet de loi, quelqu'un lui demanda si à son avis la province avait les mêmes attributions relativement à un cours d'eau limitrophe qu'à l'égard d'un cours d'eau entièrement de l'intérieur. Il répondit que, dans le cas d'eaux limitrophes, les droits de la province n'étaient pas nécessairement sacrifiés, mais qu'il y avait une différence entre la rivière Nipigon et la rivière Pigeon. Lorsque je lui demandai si l'attitude du gouvernement provincial serait le même dans les cas où le terrain depuis de longues années auraient cessé d'appartenir à la couronne et où un particulier se trouverait investi de la propriété des terres riveraines, il me répondit que naturellement cela ferait une différence, mais qu'il n'avait aucune preuve qu'il en fût ainsi. Or, je pense que notre comité sait qu'il en est ainsi. Je me suis abstenu depuis le commencement de critiquer ou de discuter la manière de faire du gouvernement de l'Ontario; mais si ces honorables députés m'entraînent dans cette voie, je ne reculerai pas devant la tâche.

M. MACDONELL: Faites.

M. CONMEE: Je n'en dirai pas davantage pour le moment. L'honorable député s'est attaché à prouver que la déclaration faite par le très honorable premier ministre indiquait à certains égards que le projet de loi sous sa forme première contrevenait au programme administratif du gouvernement de l'Ontario. C'est peut-être exact; je ne dirai pas le contraire pour le moment. On ne saurait blâmer le très honorable premier ministre de s'être placé à ce point de vue; mais voici ce que je demande: même si cette opinion doit être acceptée, en ce qui regarde la rivière Nipigon on ne saurait dire que l'autonomie provinciale est menacée relativement à la rivière Pigeon. Le conseil privé à décidé que l'article 92, aujourd'hui l'article 5, de l'acte pour la protection des eaux navigables relève des attributions de notre Parlement. Nos tribunaux ont décidé que notre Parlement, et notre Parlement seul, a le droit de légiférer à l'égard des eaux navigables. Le très honorable premier ministre lui-même, lors de la délibération du présent projet de loi, a exprimé l'avis que la législature n'avait pas le droit de constituer une compagnie pour exercer les pouvoirs demandés par ce bill, et encore bien moins d'autoriser une telle compagnie à exercer de tels pouvoirs. Qu'on observe que toute l'affaire est laissée à la discrétion du ministère, et que nous de ce côté ici de la Chambre avons confiance dans le ministère. Aux termes de l'article 18, rien ne saurait être fait tant que les plans n'auront pas été approuvés par le Gouverneur en conseil. C'est là la procédure à suivre, en supposant que ce bill soit adopté comportant des pouvoirs d'expropriation relativement à la rivière Pigeon. Certains avocats me disent que ce projet de loi ne confère pas de pouvoirs d'expropriation; d'autres m'assurent le contraire.

M. MACDONELL: Le paragraphe de l'article 8 confère d'amples pouvoirs d'expropriation.

M. CONMEE: Je crois l'honorable député sur parole; je suis heureux de pouvoir tomber d'accord avec lui pour une fois. Ce que je prétends, c'est qu'aux termes de l'article 18, la marche à suivre est indiquée. Cette compagnie doit faire modifier et homologuer ses plans par la commission des Chemins de fer, et au préalable il lui faut obtenir la sanction du Gouverneur en conseil. Il lui faut soumettre un cadastre indiquant les noms des propriétaires, et ceux dont les droits sont atteints, sans quoi les plans ne seront homologués ni par le Gouverneur en conseil ni par la commission des chemins de fer. Si, à cette phase de la procédure, il est démontré que la province d'Ontario a des intérêts auxquels il est indûment porté atteinte, le Gouvernement du jour sera parfaitement à même de refuser d'homologuer les plans.

M. BLAIN: Sera-ce le moment de porter plainte? N'est-ce pas plutôt au moment actuel qu'il convient de faire valoir ces prétentions?

M. CONMEE: Aucun honorable député de la gauche n'a fourni la moindre preuve, n'a cité le moindre jugement à l'appui de sa prétention; au contraire, des preuves irréfutables, des preuves tangibles ont été fournies établissant d'une manière indéniable qu'il n'existe pas d'intérêts ou de droits provinciaux dans l'espèce.

M. LANCASTER: Je relève le défi lancé par l'honorable député. Mais tout d'abord je désire faire appel au premier ministre sur cette question de compétence; je désire insister sur la distinction que j'ai faite vendredi soir entre la possession d'un droit et l'opportunité d'exercer ce droit. Le ministre de la Justice prétend que nous avons le droit, le droit de commettre une injustice, j'imagine dans l'espèce. La possession d'un droit et l'opportunité de son exercice sont deux questions entièrement distinctes, et notamment dans le cas actuel. Le premier ministre déclare que si l'article confé-

rant des pouvoirs d'expropriation était supprimé, nous n'aurions pas de raison de refuser de nous occuper de ce projet de loi. La raison pour laquelle nous refusons de nous en occuper, c'est que l'affaire n'est pas du domaine fédéral. Nous ne sommes pas les juges de la ligne de conduite que devraient adopter les autorités chargées de par la constitution de s'en occuper. Nous ne saurions dire ici ce que nous ferions si nous faisions partie de la législature provinciale; nous ne saurions avoir sur cette question le même sentiment de responsabilité à l'égard de nos commettants, et dès lors, nous ne saurions exercer les mêmes droits que la législature. Maintenant l'honorable député parrain du projet de loi, vient de laisser percer le bout de l'oreille, en nous déclarant qu'il n'approuve pas le programme administratif du gouvernement provincial à l'égard de ces questions. Cela suffirait à mon sens pour nous engager à nous abstenir de toute intervention à l'encontre du gouvernement provincial.

M. CONMEE: Ce n'est pas dans ces termes que je me suis exprimé; ce que j'ai dit c'est que le gouvernement de l'Ontario n'a pas de programme administratif de la nature indiquée par l'honorable député et que j'avais refusé de le critiquer pour cette raison.

M. LANCASTER: L'honorable député fait allusion à une déclaration subséquente qu'il a faite. Avant de faire la déclaration qu'il vient de répéter, il nous a déclaré que si nous voulions discuter l'opportunité de la conduite suivie par le gouvernement de l'Ontario à cet égard, il était en mesure de démontrer que cette ligne de conduite n'est pas approuvable.

M. CONMEE: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. LANCASTER: Il a dit, en somme, que la ligne de conduite suivie par le gouvernement de l'Ontario n'était pas approuvable, ce qui m'a porté à l'interrompre et à lui demander: N'est-ce pas ce qui explique votre présence ici? Il est manifeste que les promoteurs du présent projet de loi se présentent à nous parce qu'ils ne peuvent obtenir du gouvernement provincial ce qu'ils veulent. Cela doit sauter aux yeux de quiconque n'est pas un enfant. Ils ne nous demanderaient pas de voter ce projet de loi, s'ils étaient disposés à accepter ce que le gouvernement de l'Ontario leur accorderait; et je pense que c'est confirmé par la déclaration même de l'honorable député. Maintenant, venons-en à l'opportunité de l'exercice de ce pouvoir. Apparemment, les honorables députés qui appuient ce projet de loi et le premier ministre également, reconnaissent que si ce cours d'eau est navigable le gouvernement fédéral est la seule autorité compétente à l'égard de toute opération que l'on désire y faire pour la navigation. C'est exact, à mon avis; mais voici une réponse au défi de l'honorable député, suivant lequel nous ne saurions citer aucune autorité établissant que la province ait le moindre droit à l'égard d'un cours d'eau navigable. Que l'honorable député me permette de lui citer une ou deux opinions qu'il trouvera dans l'ouvrage de Cartwright sur les questions relatives à l'application de l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Qu'il aille à la bibliothèque et qu'il consulte le volume 2, page 542, dans l'affaire de MacMillan contre la Southwest Boom Company. Il y trouvera la décision dans les termes suivants:

> Le paragraphe 10 de l'article 91 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ne donne que le droit de prescrire des règlements pour les navires naviguant dans les eaux du Dominion, et n'exclut pas entièrement la juridiction provinciale sur les eaux navigables.

M. CONMEE: L'honorable député prétend-il affirmer sérieusement que j'ai nié cela? J'ai tout simplement prétendu que la législature n'a pas le pouvoir de régler la question qui ressort du présent bill.

M. LANCASTER: Or, la question soulevée par le présent bill, en tant qu'il s'agit de juridiction, est la question de savoir si le gouvernement d'Ontario a le pouvoir de s'occuper de ce cours d'eau, celui-ci étant un cours d'eau navigable.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas la question.

M. LANCASTER: Je crois que c'est bien la question. Si c'est un cours d'eau navigable, le gouvernement fédéral en a la juridiction suprême relativement à la navigation. Mais l'affaire que je viens de citer démontre que l'article 91 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ne transfère pas une rivière à la juridiction fédérale, par le seul fait que cette rivière est navigable, mais donne tout simplement au gouvernement fédéral le droit de prescrire des règlements pour les navires naviguant dans les eaux fédérales.

Sir WILFRID LAURIER: A mon avis la principale considération en cette affaire n'est pas de savoir si la rivière au Pigeon est navigable—j'ignore si elle l'est ou non—mais il s'agit surtout de savoir si c'est un cours d'eau international.

M. LANCASTER: Avant d'en arriver là, je vais citer une autre autorité afin que mon honorable ami puisse voir qu'il y a une preuve et qu'il s'abstienne à l'avenir de défier les gens de la province. Dans la cause du chemin de fer Vermont Central contre Saint-Jean, 4 Cartwright, page 331 il a été décidé:

> Que le contrôle sur la navigation conféré au parlement fédéral par l'acte de l'Amérique britannique du Nord n'empêche pas la législature provinciale d'exercer le contrôle municipal et de police sur les eaux navigables.

Le principe est le même; une certaine mesure d'intérêts et de contrôle est assignée à la province au sujet de tout cours d'eau situé dans ses limites, contrôle qu'elle n'est pas tenue d'exercer en ce qui concerne la protection ou la navigation de cours d'eau. Mon honorable ami, ou les promoteurs de ce bill, ne demandent rien qui puisse nuire à la navigation, c'est-à-dire en ce qui concerne la juridiction que possède le gouvernement fédéral. Il ne nolise pas une ligne de navires, n'a pas l'intention de construire des quais ni rien autre chose qui soit de nature à affecter la navigation et le commerce, toutes choses qui sont visées par l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

Mais il donne à une compagnie commerciale le pouvoir de produire des marchandises, des denrées, de les vendre, de réaliser des profits. C'est ce que lui et ses promoteurs ont le droit, le droit louable de faire, pourvu qu'ils s'adressent à l'endroit convenable pour en obtenir l'autorisation. Or, pour fabriquer quoi que ce soit en ce pays et le vendre dans un autre pays, nul n'a besoin d'obtenir une charte du gouvernement fédéral; cela n'est pas plus nécessaire pour fabriquer une chose que pour en fabriquer une autre.

La Canadian Niagara Power Company fait aujourd'hui des affaires sur la rivière Niagara sous la juridiction exclusive de la province. Elle est venu demander au parlement fédéral de lui octroyer une charte, mais elle a retiré sa demande lorsqu'elle a constaté que la législation fédérale n'était pas nécessaire. Elle ne réclamait pas des droits que le gouvernement d'Ontario n'eut pu lui conférer, et elle fait virtuellement le même genre d'affaires que les requérants de mon honorable ami veulent faire en vertu des pouvoirs qu'ils demandent au parlement fédéral. Je crois que c'est l'entreprise la plus considérable qu'il y ait dans ce genre d'affaires. Elle fonctionne uniquement en vertu d'une charte provinciale, sur une rivière navigable et sur une partie de la frontière internationale—pas navigable à l'endroit où elle opère, mais certainement internationale, et lorsque le très honorable premier ministre prétend que, cette rivière étant à la fois navigable et internationale, c'est absolument la même chose dans le cas de la rivière Niagara. Nul ne saurait prétendre que la rivière Niagara n'est pas sur la frontière internationale. Cette compagnie fait aujourd'hui, sur une très grande échelle. absolument le même genre d'affaires que les requérants de l'honorable député nous demandent la permission de faire en vertu d'une charte fédérale. Cette charte n'est pas du tout nécessaire pour faire quoi que ce soit qui tombe sous le contrôle du Dominion, telle que la navigation. Je répète que si cette charte était demandée relativement à des affaires de marine, à des navires, à des quais, ou à toute autre chose relative à la navigation, il y aurait peut-être quelque raison de dire qu'il nous faut l'accorder. Mais cette question n'a rien à faire avec la navigation, et en conséquence nous ne pouvons exercer nos pouvoirs relatifs à la navigation. Même si, comme le dit le premier ministre, ce cours d'eau est international, tout ce qu'on nous demande de faire peut être fait en vertu d'une charte provinciale. Ils peuvent manufacturer leurs produits et les exporter tout comme le fait aujourd'hui la Canadian Niagara Power Company. Ils ne sont assujettis à aucune loi fédérale, sauf une seule et c'est celle qui est relative à l'exportation de la force motrice. Ils peuvent la fabriquer en vertu d'une charte provinciale tout comme on peut fabriquer des vêtements, des haches ou toute autre chose que l'on est autorisé à fabriquer par le gouvernement provincial, sans avoir besoin de s'adresser au Parlement fédéral.

Il me semble qu'il n'y a aucune raison de prétendre qu'il est nécessaire de demander une charte au Parlement fédéral, et cela étant, je crois que nous ne devrions pas accepter même ce que nous croyons être une partie inoffensive du bill. Je ne vois pas comment nous pourrions l'améliorer en adoptant des articles qui, à notre sens, ne sauraient faire beaucoup de mal. Il ne nous appartient pas de juger s'ils sont inoffensifs ou non. Ce sont les autorités provinciales qui, au point de vue de l'opportunité, sont les meilleurs juges en cette matière. Lorsqu'il s'agit de l'actif de la province, des droits de la province, de l'actif provenant des droits régaliens ou autres, du droit de fabriquer de l'électricité en utilisant la puissance hydraulique, ce qui est certainement un privilège très précieux, chaque province a le droit de décider elle-même ces questions, et lorsqu'on nous demande de les décider, nous devrions refuser de le faire. Nous ne devrions pas adopter un bill comme celui-ci sur la simple assertion que tel ou tel article parait inoffensif.

M. MIDDLEBRO : L'honorable député de Thunder-Bay-et-Rainy-River (M. Conmee) semble être d'avis que la propriété située sur le côté canadien de la rivière Pigeon relève de la juridiction de la province. J'aimerais à savoir si c'est là son opinion.

M. CONMEE : Je répondrai à cela qu'elle appartient maintenant aux propriétaires riverains, et qu'en 1856 le gouvernement s'est dessaisi de tous les intérêts qu'il avait eus jusqu'alors dans cette propriété.

M. MIDDLEBRO : Alors si l'honorable député a raison, ces propriétaires riverains pourraient empêcher la navigation. Si le droit de propriété des eaux appartient aux propriétaires riverains, ils pourraient empêcher la navigation sous toutes ses formes.

M. CONMEE : Voici ma réponse à cette question: Non, les propriétaires riverains n'ont pas la maîtrise des eaux. On m'informe que nul ne saurait être propriétaire des eaux. Le conseil privé, dans un jugement qui a été lu au cours du présent débat, a décidé que le parlement du Canada a seul la juridiction législative, non seulement sur les cours d'eau de la frontière, mais sur les cours d'eau navigables. Je vais lire ici une phrase d'un jugement de la cour suprême du Canada sur ce point. Il s'agit de la cause de la Queddy River Driving and Boom Company vs Davidson, 1883, 3 Cartwright, page 243. Dans cette cause, M. le juge Strong, à la page 257 des rapports judiciaires, s'est servi du langage suivant :

Nul ne peut nier que le paragraphe 10 de l'article 91 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord confère au parlement du Canada le pouvoir exclusif de légiférer relativement à la navigation, et il est non moins indéniable que ce pouvoir relatif à la navigation comporte le droit exclusif de légiférer de façon à autoriser une obstruction dans une rivière publique navigable.

M. MIDDLEBRO: Je croyais que l'honorable député en était arrivé à une conclusion erronée. L'honorable député est apparemment arrivé à la conclusion que, parce que l'acte de l'Amérique britannique du Nord a conféré au Parlement fédéral certains pouvoirs au sujet de la navigation, il s'ensuit qu'il lui a donné là une propriété des eaux de la rivière. On a décidé que c'est le contraire. Si je comprends bien, la loi décrète qu'à moins de pouvoir établir votre droit de propriété sur les rivières et les eaux dont la propriété a été transportée de la législature provinciale à la législature fédérale en vertu de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, le droit de propriété dont jouissait jadis la province appartient encore à la province, et le seul droit que le gouvernement fédéral puisse assumer est le droit relatif à la navigation. Dans nombre de causes, il a été jugé qu'en vertu du mot "navigation" le Dominion n'acquiert pas le droit de propriété, mais a tout simplement le droit de réglementer la navigation sur ces eaux. Je signalerai le cas dont a parlé mon honorable ami de Lincoln-et-Niagara (M. Lancaster), la cause du chemin de fer Vermont-Central vs la ville de Saint-Jean. La ville de Saint-Jean avait adopté un règlement prolongeant ses limites jusqu'au centre de la rivière Richelieu. Un pont avait été construit sur la rivière Richelieu et la ville réclamait le droit de cotiser la moitié du pont parce qu'elle prétendait que cette moitié se trouvait dans les limites de la municipalité de Saint-Jean. Elle l'a cotisée et la compagnie en a appelé en alléguant que la rivière était navigable et que la municipalité n'avait pas le droit d'imposer cette cotisation. Mais la cour a maintenu la prétention de la ville et jugé que la ville était propriétaire du lit de la rivière jusqu'au centre du cours d'eau. Le juge en chef en cette cause a statué comme suit, et j'attire là-dessus l'attention de mon honorable ami.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord se sert du mot navigation. Cela ne veut pas du tout dire la rivière. La rivière elle-même appartient au domaine local de la couronne.

Cela semble expliquer très clairement que la rivière elle-même appartient au domaine local de la couronne. Comment allons-nous appliquer cela au cas actuel? Cela veut dire que la moitié du lit de la rivière appartient au domaine local de la couronne, le domaine local de la couronne est la province d'Ontario, et dès que vous accordez à cette compagnie des droits de propriété ou d'expropriation, vous empiétez sur les droits qu'a la province sur la moitié de la rivière.

M. A. H. CLARKE: Si mon honorable ami a raison de dire que ces droits ont été cédés par la couronne en 1856, comment pouvaient-ils appartenir à la Couronne en 1856?

M. MIDDLEBRO: D'après cette décision la rivière elle-même fait partie des biens provinciaux de la couronne et mon honorable ami dit qu'un particulier ne peut avoir aucun droit de propriété sur l'eau. Cela est très vrai et il s'ensuit que la rivière elle-même fait partie du domaine provincial, comme le dit le jugement que j'ai cité.

M. A. H. CLARKE: La couronne ne peut-elle pas concéder ses droits?

M. MIDDLEBRO: Même si le droit était reconnu à l'encontre des prétentions de la province, vous ne pouvez pas vous emparer de la moitié de cette rivière.

M. A. H. CLARKE: Mais si la province cède elle-même son droit?

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami a admis que la couronne n'a pas le droit de concéder ce qu'un particulier n'a pas le droit de posséder—un droit de propriété sur une rivière.

M. CONMEE: Est-ce à moi que l'honorable député prête ces paroles?

M. MIDDLEBRO: C'est ce que j'ai compris que mon honorable ami disait.

M. CONMEE: Je n'y ai même jamais pensé.

M. MIDDLEBRO: Je me rappelle très bien que l'honorable député a prétendu l'autre jour que du moment qu'une rivière était navigable, elle était exclusivement sous la juridiction fédérale.

M. CONMEE: En effet.

M. MIDDLEBRO: Aujourd'hui il dit qu'à l'endroit où il veut exercer un droit de

propriété, la rivière est resserrée entre deux falaises rocailleuses et ne peut pas être navigable. Je ne vois pas alors comment il peut prétendre qu'elle est sous la juridiction de ce Parlement, comme étant navigable.

M. CONMEE: En 1856 et 1857, le Parlement canadien décida la construction d'un canal le long de cette même rivière et les archives du département conservent les études topographiques, les profils, les plans et tout ce qui à rapport à la construction des écluses de ce canal, de sorte que c'est, de toute manière, une rivière navigable.

M. MIDDLEBRO: Mon honorable ami prétend-il que cette rivière Pigeon relève de la juridiction de ce Parlement, parce qu'elle est navigable?

M. CONMEE: J'ai toujours prétendue que ce Parlement a juridiction exclusive sur les rivières frontières et sur les rivières navigables. Telle a toujours été ma prétention, et je n'y renonce pas.

M. MIDDLEBRO: Alors la prétention de mon honorable ami est incompatible avec celle de l'honorable premier ministre qui disait, il y a quelques minues, qu'à son avis cette rivière relève de la juridiction fédérale, non parce qu'elle est navigable, mais parce qu'elle est une rivière internationale. Sur ce dernier point, je demande à être convaincu. Je demanderai à mon honorable ami si la province d'Ontario ne pourrait pas accorder au promoteur de ce bill les mêmes droits que ce Parlement pour construire son installation, jusqu'à la frontière entre le Canada et les Etats-Unis?

M. CONMEE: Non.

M. MIDDLEBRO: Cela a déjà été fait dans d'autres cas.

M. CONMEE: Non.

M. MIDDLEBRO: Aux termes de la loi d'Ontario mon honorable ami pourrait construire ses lignes jusqu'à le frontière, mais pour aller au delà, il lui faudrait s'adresser au gouvernement d'un pays étranger exactement comme s'il avait obtenu sa charte de ce Parlement et ensuite il pourrait venir ici. Pour pouvoir invoquer la juridiction fédérale, il faudrait insérer dans le bill " dans l'intérêt du Canada, en général" et si ces mots n'avaient pas été éliminés, nous aurions juridiction. Mais heureusement le ministre de la Justice a déclaré que l'entreprise n'était pas dans l'intérêt du pays en général, et alors nous devons en conclure que c'est une entreprise locale. Mon honorable ami ne peut pas le nier et c'est pourquoi il ne peut pas obtenir de ce Parlement ce que la province d'Ontario ne peut pas lui donner.

J'admets que si la compagnie demandait à être autorisée à construire des lignes allant d'une province à une autre, ce Parlement aurait juridiction, parce que nous avons le droit d'autoriser une compagnie à prolonger ses lignes dans une province voisine, mais non au delà de la frontière internationale. Cette compagnie est exclusivement dans la province d'Ontario et comme l'entreprise n'est pas déclarée être dans l'intérêt du Canada en général, pourquoi ne pas la confiner entièrement dans la province d'Ontario, à laquelle elle appartient?

Laissant de côté la question de juridiction, la province d'Ontario a créé une commission hydro-électrique, expressément pour exploiter les ressources naturelles dans le genre de celles que cette compagnie veut se faire céder, et va-t-on prétendre que la province n'administrera pas ces ressources plus dans l'intérêt du public que les promoteurs et les membres de cette compagnie. J'émets la proposition générale que la commission hydro-électrique exploitera ces chutes plus dans l'intérêt du public que cette compagnie. Je ne vois pas pourquoi nous interviendrions dans cette affaire.

Quand ce bill fut déposé, à la suite des vives protestations de l'opposition, on en a élagué les parties les plus répréhensibles, mais je prétends que toute la question devrait être laissée au gouvernement provincial qui la réglera d'une manière conforme à la politique qu'il a inaugurée.

M. MAGRATH: Je ne puis qu'admirer les efforts de mon honorable ami qui lutte si vaillamment contre tous les avocats de l'opposition, mais j'aimerais savoir de l'honorable premier ministre si la section canadienne de la commission des eaux internationales a été consultée au sujet de ce bill?

Sir WILFRID LAURIER: Je ne sache pas qu'elle l'ait été.

M. CONMEE: Il est dit dans le bill qu'avant toute autre chose, les plans devront être ratifiés par la commission des eaux internationales.

M. MAGRATH: Le congrès des Etats-Unis, par une loi du 8 juin 1902, institua une commission des cours d'eau et invita le Canada à instituer une commission semblable dont la juridiction devait s'étendre sur tous les cours d'eau se déchargeant dans l'Atlantique par le fleuve Saint-Laurent. Les eaux dont il s'agit dans ce bill sont du ressort de cette commission. A plusieurs reprises, cette commission a fait rapport au Gouvernement sur les moyens à employer dans les eaux internationales. Dans un rapport adressé au ministre des Travaux publics, en 1906, je trouve le passage suivant:

La division des eaux internationales, ailleurs que dans la rivière Niagara et sur la péninsule du Niagara, ne devrait être permise que:

a) Pour l'usage au Canada, et pour le service des écluses dans les canaux de navigation;

b) Pour des diversions temporaires, lorsque l'eau détournée doit être rendue, et seulement avec l'approbation de la commission mixte.

La même commission, dans un rapport au ministre des Travaux publics, daté du mois de mars 1908, dit en parlant des chutes du Niagara:

Bien que nous soyons d'opinion que les chartes de toutes les compagnies qui seront constituées, au Canada, à l'avenir, contiennent une disposition stipulant que toute l'énergie développée soit distribuée exclusivement dans le pays....

Il est impossible de se méprendre sur le sens de ces paroles. Par ce bill, nous entreprenons de concéder des eaux qui appartiennent à quelqu'un. Les uns prétendent qu'elles appartiennent à la province d'Ontario; d'autres disent que ce Parlement peut en disposer. En supposant que ces derniers aient raison, je désirerais savoir s'il existe un département du gouvernement fédéral chargé de l'administration de ce service. Ces eaux constituent une des plus riches parties de notre actif, et tant que j'occuperai un siège dans cette Chambre, je m'opposerai par tous les moyens à ce que cet actif soit dilapidé. Les eaux du Canada appartiennent au peuple et elles doivent être administrées dans l'intérêt du peuple; celles qui sont situées dans les limites de la province d'Ontario, doivent être administrées par cette province. C'est pour cette raison que je suis décidé à combattre tout bill de la nature de celui-ci. Le but de la compagnie est d'exporter de l'énergie, et la commission nommée par le Gouvernement lui conseille de ne pas permettre cette exportation, et alors pourquoi le Parlement perd-il son temps à discuter cette question? Nous sommes dans l'ignorance la plus complète quant à la valeur de ces chutes et je m'oppose à ce qu'elles soient cédées à une compagnie privée.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

M. MACDONELL: Nous partageons tous l'avis de l'honorable premier ministre quand il dit que la Chambre a consacré beaucoup de temps à la discussion de ce bill et qu'il faudrait en finir le plus tôt possible. Mais c'est le promoteur du bill et non le comité qui est responsable de cette perte de temps.

L'honorable premier ministre prétend que la rivière Pigeon étant une rivière internationale puisqu'elle coule entre le Canada de l'état du Minnesota, elle se trouve, par le fait même, sous la juridiction de ce Parlement. Je n'admets pas cette prétention qui n'est appuyée sur aucune disposition de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, ni sur aucune décision judiciaire que je connaisse. Je dis que si ces eaux relèvent de l'autorité provinciale, comme je le crois, le pouvoir fédéral n'a pas plus de droits internationaux que n'en auraient les provinces; c'est-à-dire que l'autorité britannique, de ce côté de la frontière ne peut pas empiéter sur les eaux territoriales ou sur la juridiction de l'état du Minnesota et que c'est à la conronne, représentée par le gouvernement d'Ontario, qu'il appartient de traiter ces questions avec les Etats-Unis, si c'est nécessaire.

Le droit des provinces à cet égard est encore tel qu'il était avant la confédération, puisque l'article 109 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord leur reconnaît le titre de propriétaires du terrain que recouvrent les eaux. On a donc grandement tort de prétendre que le Parlement a droit de conférer les pouvoirs que l'on demande par ce projet de loi quand la loi prescrit formellement que c'est aux provinces qu'il appartient de légiférer à l'égard de routes ces choses, des affaires municipales, de ce qui a trait à la police et à la mise en vigueur de la loi.

Je prie le premier ministre de se placer au même point de vue pour étudier cette question. J'appelle encore une fois son attention sur ce qui se passe aux chutes du Niagara, où l'on voit l'établissement de la plus ancienne des compagnies, la Canadian Niagara Power Company, qui s'est fait autoriser en 1892 par la province d'Ontario et s'est toujours contentée de sa charte primitive.

M. CONMEE: J'apprends de source très certaine que depuis ce temps-là la compagnie s'est fait octroyer une charte par le parlement fédéral.

M. MACDONELL: Je crois que l'honorable député fait erreur.

M. CONMEE: Le fait est certain.

M. MACDONELL: Le recueil de nos lois n'en fournit aucune preuve. Les deux seules compagnies établies sur la rivière Niagara, la Canadian Electrical Development Company et l'Ontario Company, se sont d'abord adressées au gouvernement d'Ontario et se sont entendues avec la province avant de s'adresser au parlement fédéral; or, nous demandons que les promoteurs de l'entreprise dont il s'agit ici s'entendent d'abord avec le gouvernement d'Ontario, puis qu'ils viennent, comme firent les autres, inviter le parlement fédéral à ratifier leurs marchés par une loi. De cette façon, s'il venait à surgir quelque différend entre les parties, c'est-à-dire la province d'Ontario et la compagnie, on pourrait le porter devant un tribunal plus ou moins indépendant: le parlement du Canada.

L'élimitation de la rivière Nipigon atténue, il est vrai, l'intensité de l'opposition

au projet de loi, mais ce dernier est encore inadmissible en ce qui concerne la rivière au Pigeon.

M. CONMEE: Au dire de l'honorable député, toutes les autres compagnies se seraient entendues avec la province d'Ontario avant de s'adresser au Parlement fédéral. J'ai sous les yeux la loi concernant l'Ontario & Erie Power Company, une compagnie principale incorporée ici, or, il n'y est aucunement question d'entente avec la province.

M. LANCASTER : Cette compagnie ne se livre à aucune espèce d'exploitation.

M. CONMEE : Mais sa charte a été octroyée.

M. LANCASTER: Elle ne fait et n'a jamais fait aucune opération.

M. CONMEE : On a pourtant renouvelé sa charte à deux reprises. L'honorable député l'a laissé renouveler cette année sans faire entendre une seule parole de protestation.

M. LANCASTER: Elle ne renferme pas d'article semblable à celui-ci.

M. CONMEE: Elle en renferme un absolument pareil tiré de la loi des chemins de fer, et il confère des pouvoirs beaucoup plus étendus; il autorise la compagnie à détourner les eaux des rivières Welland et Jordan pour les faires se déverser dans le lac Ontario, à élargir ces rivières et à en changer le cours. Il autorise en outre la compagnie à se servir des eaux du lac Erié et à les faire déverser dans le lac Ontario. La portée de sa charte n'est pas comparable à celle du projet de loi actuellement à l'étude.

M. MACDONELL : Il y a quelques années, la Chambre adoptait un bill concernant la compagnie Erié, mais celle-ci n'a jamais commencé ses opérations. Elle projette de puiser ses eaux dont elle a besoin dans ce qu'on appelle le canal Welland. La rivière Welland fait partie du canal de ce nom, canal qui relève du Gouvernement fédéral, qui fut construit par l'Etat; et c'est pourquoi la compagnie dut venir se faire autoriser à en utiliser les eaux.

M. CONMEE: Que dites-vous du lac Erié et de la rivière Jordan?

M. MACDONELL: A vrai dire, la rivière Jordan fait également partie du canal Welland.

M. LANCASTER: Le canal Welland n'est pas seulement une entreprise pour l'avantage du Canada en général; il appartient aussi à l'Etat.

M. S. SHARPE: Admettons pour les fins de la discussion—ce dont nous ne convenons aucunement, il va sans dire—que le parlement fédéral ait seul droit de légiférer en la matière, le Gouvernement ne devrait-il pas avoir une orientation bien arrêtée en ce qui concerne les eaux et autres sources semblables de richesse nationale? Le cabinet devrait connaître son sentiment à cet égard. Si ces biens précieux appartiennent réellement au Dominion, entend-il les aliéner à des compagnies privées? On nous a dit à maintes reprises que le gouvernement impérial est contraire à cette manière d'agir; il conviendrait donc que le gouvernement fédéral nous fît connaître ses intentions à ce sujet. Entend-il céder à jamais à des compagnies privées ces sources précieuses de richesse nationale?

M. BARR: Je regrette infiniment que l'on ait amené ce projet de loi sur le tapis à une époque aussi avancée de la session, et au moment où nous songeons à terminer nos travaux. Quand le premier ministre s'y est opposé, l'autre jour, nous avons pensé qu'il n'en devait plus être question, au moins à cette session-ci; mais le voici qui nous revient comme un cheveu sur la soupe.

Le côté légal de la question a été traité à fond, et je ne crois pas que l'on puisse sérieusement soutenir que le gouvernement fédéral a juridiction exclusive en la matière. Lors même que, en forçant la lettre de la Constitution, il posséderait quelque juridiction, il n'en reste pas moins que le gouvernement d'Ontario a des droits à l'égard des chutes d'eau situées dans les limites de la province et qu'on devrait le laisser libre d'en disposer à son gré.

Le projet de loi, a-t-on dit, a été adopté par le comité; il faut se rappeler qu'il ne le fut qu'à la suite d'une discussion assez orageuse et contre le gré de tous les représentants d'Ontario, libéraux aussi bien que conservateurs. Il a pu être adopté à la faveur du vote des membres des autres provinces, que la question ne concerne pas directement et que l'on avait circonvenus à cet effet. Je sais certains députés libéraux d'Ontario qui sont restés à l'écart et se sont abstenus de voter par égard pour le parrain du projet de loi (M. Conmee).

J'espère que nul ne supposera que les membres de la gauche combattent le projet de loi parce que c'est l'honorable député (M. Conmee) qui en propose l'adoption. Nous nous y serions opposés tout aussi énergiquement s'il avait eu pour parrain un de nos collègues de l'opposition. Nous le combattons sur une question de principe, estimant qu'il est d'importance primordiale que la province d'Ontario ait juridiction en la matière; et s'il le faut, nous nous y opposerons chaque jour, au risque de prolonger une session que nous désirons tous voir bientôt se terminer.

Le premier ministre a été bien mal avisé de permettre que ce projet de loi fût ramené sur le tapis. Il ne faut pas oublier que les membres de la compagnie en question sont, pour la plupart, des Américains

qui, sans doute, se prévaudront des dispositions du bill pour faire passer les intérêts de leur pays avant ceux du Canada. Je rappelerai à la Chambre que lorsqu'il s'est agi du projet de loi relatif à la Niagara Power Company, il y a un an de cela, nous avons eu soin de décréter que seul l'excédent de force motrice pourra être vendu aux Etats-Unis, tandis que le présent bill ne fait pas de restriction semblable et qu'il sera loisible à la compagnie de vendre à nos voisins la majeure partie de sa force motrice. Dans les circonstances, le projet de loi me paraît excessivement dangereux.

La province d'Ontario est dotée d'une commission électrique qui a déjà accompli une œuvre excellente, et l'initiative prise par le gouvernement provincial en cette matière a été approuvée par les très grande majorité des électeurs libres et indépendants de la province. De toutes les lois établies par le gouvernement d'Ontario, s'il en est une que le peuple apprécie par-dessus toutes, c'est bien celle qui réserve les chutes d'eau à la province. Cela étant, je considère que ce serait faire gravement injure à la province d'Ontario que d'adopter ce projet de loi.

La Chambre ne doit se montrer hostile envers aucune province; elle doit se rappeler que les chutes d'eau comptent parmi les richeses les plus précieuses des provinces, que ces ressources d'énergie constituent la houille blanche qui devra suppléer à l'épuisement des gisements de houille noire. Il faut donc se garder dans les circonstances de conférer des privilèges susceptibles de dépouiller à jamais les provinces de cette partie précieuse de leur avoir.

Dans le cas actuel, il s'agit de l'une des plus puissantes sources de force motrice qui se puissent trouver en cette partie du pays. Sans aborder l'aspect légal de la question, je puis me permettre de dire que la province est plus apte que le parlement fédéral à gérer cette partie de ses richesses naturelles. D'ordinaire, c'est le gouvernement d'Ontario qui décerne les chartes de ce genre. Si le présent bill a pour effet de prolonger la session, la faute en sera au Gouvernement.

M. LENNOX: Le parrain du projet de loi a fait tantôt deux observations qui ont le mérite de renfermer que deux inexactitudes. Il a commencé par dire qu'après avoir essuyé un refus, la Canadian Niagara Company s'était de nouveau adressée au Parlement et en avait obtenu une charte. Si cela est vrai, l'honorable député aurait pu aisément en donner la preuve.

Qu'on me permette de rappeler que lorsque cette compagnie vint solliciter l'autorisation du parlement fédéral, l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) s'opposa à sa demande, et après avoir fait observer qu'il agissait de la sorte sur les instances de libéraux influents et autres électeurs de sa circonscription, il réussit à faire renvoyer le bill à quelques semaines, et l'affaire en resta là. La compagnie retira sa demande et, comme cela devait être, il n'en fut plus question. C'est là une observation que l'honorable député (M. Conmee) a faite dans son dernier discours, mais elle ne saurait être préjudiciable à une compagnie dont les opérations sont couronnées d'un succès complet, à la plus importante de toutes les compagnies qui se livrent à l'exploitation des forces hydrauliques du Niagara—compagnie qui, autant que je sache, se livre à ses opérations sans aucune entrave.

L'honorable député (M. Conmee) a aussi fait allusion à l'Ontario Power Company. Il aurait mieux fait de n'en pas parler, car nous avons sous les yeux le rapport de la commission que le gouvernement fédéral a chargée d'étudier la question de la force hydraulique et des eaux internationales. Cette commission se compose de MM. Geo. C. Gibbons, Louis Coste et Wm. J. Stewart. Nous avons son rapport supplémentaire, et, les députés ministériels et le Gouvernement devraient s'en rapporter, en partie, aux conclusions de ses commissaires.

Elles ont trait à cette compagnie de force d'Ontario et font ressortir combien il est regrettable que ces trois autres compagnies aient été constituées en corporation et revêtues de privilèges aussi étendus avant qu'on ait signalé à l'attention publique l'importance de réserver aux provinces l'administration de ces immenses sources de richesses. Il importe que le ministère tienne compte de la teneur de ce rapport et je me permettrai d'en citer des extraits.

Plus tard, si le ministère ne juge pas à propos de s'en tenir à la proposition faite, le 19 avril dernier, par le premier ministre, et s'il se propose de renoncer à l'attitude qu'il a prise ce soir-là, j'aurai l'occasion de citer ce rapport plus copieusement. En attendant, voici ce que la commission dit:

> Il est évident qu'une entente doit intervenir entre les deux pays relativement à la règlementation et à l'usage des eaux internationales; autrement le chaos règnera. A Niagara, de chaque bord de la rivière, ont été accordées des chartes qui auraient permis de capter des volumes illimités d'eau à des endroits situés en amont. De notre côté, on a voulu se servir de la rivière Chippawa pour donner une issue nouvelle aux eaux du Niagara—un canal devant être construit jusqu'à un endroit près de Saint-David. Une autre compagnie canadienne voulait détourner les eaux du lac Erié et les amener jusqu'à un endroit situé près de Jordan.

Il s'agit de la compagnie de force d'Ontario

Du côté de New-York, le volume d'eau qu'on pouvait capter en vertu des différentes chartes n'était pas limité.

Voici ce que la commission dit à ce sujet:

Toutes les entreprises projetées feraient baisser, plus ou moins, le niveau du lac Erié et, à cause de cela, elles présentent toutes des inconvénients et sont diamétralement opposées au principe que la commission a adopté.

Que fera le ministère à ce sujet? Dédaignera-t-il ou exaucera-t-il les vœux exprimés par cette commission? Celle-ci ajoute:

Le détournement de 10,000 pieds cubes d'eau par seconde affecterait plus gravement le niveau du lac Erié que le détournement d'un égal volume d'eau du lac Michigan, à Chicago. Il avait pour résultat de faire baisser de plus de six pouces le niveau du lac.

Nous n'avons pas mission de justifier la conduite de la compagnie de force d'Ontario, mais de démontrer que, avant que ce danger eût été signalé à l'attention publique, on avait constitué en corporation trois compagnies qui devaient utiliser les eaux du Niagara, et que cela est des plus regrettables. Mais, vu qu'elles ont été autorisées, le devoir du ministère est de s'assurer que d'autres compagnies ne seront pas contituées en corporation avec les mêmes résultats.

Quant à une autre proposition faite par mon collègue et réitérée par d'autres députés, qu'on me permette de rappeler ce que dit la commission, après avoir parlé des eaux internationales:

Aucune de ces compagnies n'a un droit de propriété relativement à ces eaux courantes; elles n'ont que le droit d'en faire usage.

Plus loin, elle ajoute:

Il aurait peut-être été sage de restreindre l'utilisation des eaux à la production de l'électricité pour les besoins du Canada.

Voilà l'attitude que j'ai prise l'autre soir, celle que je prends encore et dans laquelle je me propose de persister, à savoir qu'il n'est pas de l'intérêt du Canada ou de sa population que nous exportions aux Etats-Unis de l'énergie électrique pour aider au développement des établissements industriels américains, au détriment de nos propres entreprises et des progrès du Canada. Si, comme on l'a démontré—et j'ai signalé ce résultat au premier ministre l'autre jour—nous avons, grâce à un tarif suffisamment protecteur, obligé 134 grandes maisons américaines à établir d'importantes fabriques au Canada; si cette ligne de conduite est avantageuse pour le Canada, et elle l'est sans contredit, n'est-il de l'intérêt de notre pays, doté par la Providence des forces motrices que récèlent ces immenses rivières et ces puissantes chutes d'eau, de conserver ces forces motrices et d'obliger ceux qui désirent profiter de ces richesses naturelles à venir sur ce territoire contribuer à l'extension et à notre prospérité nationale par la création d'établissements industriels? La commission déclare qu'il aurait été sage de restreindre l'utilisation des eaux à la production de l'électricité pour les besoins du Canada, et elle ajoute:

En ayant la haute main sur plus de la moitié de la production de l'énergie électrique, nous pourrions sans doute faire face pendant des années à toutes les exigences du marché canadien; et ce ne serait pas trop exiger des compagnies que de les obliger à construire en commun ou séparément les lignes de transmission nécessaires.

La commission parle, dans ce paragraphe, des trois compagnies qui sont déjà constituées en corporation, et elle fait observer que, bien que certains privilèges leur aient été conférés, il ne serait pas opportun d'accorder les mêmes privilèges aux autres compagnies requérantes, ni à la présente compagnie qui les sollicite et qui est la première à les demander depuis la présentation de ce rapport. La compagnie savait que mon collègue avait soumis un projet de loi comme celui-ci, et elle a fait observer qu'il ne serait pas sage de constituer d'autres compagnies de force au Canada. Elle dit:

Bien que nous soyons d'avis qu'on devrait stipuler dans la charte de toute les compagnies qui seront dorénavant constituées en corporation au Canada que toute l'énergie produite sera distribuée au Canada, ou ne saurait équitablement imposer cette condition à ces compagnies de Niagara-Falls.

Ainsi, tout le raisonnement de la commission tend à établir que nous ne pouvons pas appliquer la règle à ces trois compagnies qui ont déjà des droits acquis relativement à l'exportation de l'énergie électrique, mais que nous devrions interdire à toutes les compagnies nouvelles l'exportation de ce fluide aux Etats-Unis.

Ce serait une chose monstrueuse que la vente dans l'état de New-York de toutes ces 400,000 forces, à l'exception de quarante à cinquante mille chevaux-vapeur. La population de l'ouest d'Ontario a pleine conscience du danger qui la menace.

Ce n'est pas tant au premier ministre que je m'adresse, car naturellement—je n'ai pas l'intention de le blesser—je ne saurais me faire écouter de lui aussi bien que ses fidèles et loyaux partisans. Mais, tout en le priant d'envisager cette question avec une plus grande largeur de vue, je proteste contre tout acte de voitre part qui empêcherait une province d'utiliser, à l'avantage de ses habitants, les ressources naturelles qu'elle recèle.

M. S. SHARPE: Je désire obtenir du premier ministre une réponse à ma question.

En admettant, pour les fins du raisonnement, que le Canada exerce une juridiction exclusive et que la province ne jouit d'aucune autorité, est-il sage de votre part de céder à perpétuité ces chutes d'eau à une compagnie sans exiger une indemnité ou sans nous réserver le droit de percevoir une redevance, ou sans établir d'autres règlements que ceux que le bill mentionne? Quel principe doit nous guider relativement à ces chutes d'eau et aux autres ressources naturelles du pays à leur cession à des compagnies privées?

Sir WILFRID LAURIER: J'ai exposé plus d'une fois la politique ministérielle en cette affaire, et je regrette de n'avoir pas réussi à me faire comprendre. En ce qui a trait à l'autorité législative, nous soutenons qu'elle appartient au Parlement fédéral. J'ai déclaré à mainte et mainte reprise que, à mon avis, nous avions le droit d'adopter ou de rejeter le présent projet de loi.

C'est le droit d'expropriation qui préoccupe mon honorable ami (M. Sharpe). Permettrons-nous à la compagnie d'acquérir ces chutes d'eau par voie d'expropriation? Logiquement, cette question ne se rattache pas au présent article. J'ai déclaré au promoteur du bill que je n'avais pas d'opinion arrêtée sur ce point et que je ne me prononcerais ni dans un sens ni dans l'autre. Tant que cette question ne se présentera pas, je ne crois pas sage d'exprimer mon avis. Le ministère ne s'est pas tracé une ligne de conduite à cet égard parce qu'il a eu peu d'occasions de résoudre ces problèmes. Il est admis qu'en ce qui a trait à la rivière Nipigon, bien que ce soit un cours d'eau navigable, nous devons céder le pas aux autorités provinciales; mais il nous appartient certainement de règlementer les cours d'eau internationaux. Quant à conférer à cette compagnie le privilège d'expropriation, nous devrions réserver notre décision jusqu'à ce que cette question soit mise en discussion.

M. MEIGHEN: Monsieur le président, le bill dont le comité est saisi a été discuté fort longuement, et je n'ai aucun doute que le sujet est épuisé. Cependant, à mon avis, on n'a pas exposé aussi clairement que j'espère le faire, l'argument le plus probant. Si je réussis à le développer, je serai très concis et j'espère que les principaux intéressés voudront bien m'écouter.

J'imagine que le premier ministre a une très fausse notion du principe sur lequel le ministre de la Justice s'appuie pour soutenir que le parlement fédéral exerce en cette matière une juridiction exclusive. Le ministre de la Justice suppose que le présent bill contient l'autorisation d'exporter le produit que la compagnie a l'intention de fabriquer, c'est-à-dire qu'en vertu des pouvoirs de transmettre la force motrice dans d'autres provinces et au delà de la frontière, et uniquement en faveur de cet article, le Parlement fédéral a juridiction. Si le premier ministre se refère au discours de son collègue, il constatera que c'est la raison que le ministre de la Justice a eu, d'affirmer et de conclure que le Parlement fédéral seul a juridiction. En soutenant cette doctrine, le ministre de la Justice a reconnu que, si la compagnie dont les intérêts sont défendus par le représentant de Rainy-River avait obtenu une charte du gouvernement de la province d'Ontario, abstraction faite de l'article qui permet de transmettre la force motrice dans d'autres pays et d'autres provinces, elle aurait ensuite obtenu le privilège d'exportation dans les autres provinces et les autres pays, en vertu de ce qu'au bureau on appelle la courtoisie internationale, aussi bien que si cet article s'était trouvé dans sa charte.

La prétention du ministre de la Justice est que l'insertion de cet article dans le bill nous confie une juridiction exclusive, pendant que, sans cet article, si le bill était présenté à la législature d'Ontario, qui, en ce cas, aurait juridiction exclusive puisqu'il ne saurait y avoir de juridiction concurrente—la compagnie recevrait l'autorisation que demande pour elle mon honorable ami. Si c'est comme cela, c'est-à-dire si l'argument du ministre de la Justice est juste, la seule raison qu'il y ait d'insérer dans le bill cet article, qui demande autorisation d'exporter dans d'autres provinces et dans d'autres pays, est de conférer à cette Chambre une juridiction exclusive. On admet que, sans cela, l'autorisation pourrait être accordée par la législature d'Ontario, et par elle seulement, indépendemment de ce que comportent les remarques du ministre de la Justice; et la compagnie aurait tous les pouvoirs qu'elle désire s'assurer; elle pourrait les exercer avec autant d'étendue que si le bill avait reçu la sanction de cette Chambre. Dans les observations que le ministre de la Justice présentait à cette Chambre il y a une quinzaine de jours, il a déclaré que, selon lui, cet ouvrage n'était pas d'un intérêt général pour le Canada, et il nous a dit qu'il serait peu sage pour le Parlement fédéral d'insérer dans le bill une disposition fallacieuse. Il en avait, a-t-il dit, avisé l'honorable député de Rainy-River en lui conseillant de n'en rien faire. Il a répudié l'idée d'une pareille feinte, imaginée uniquement pour donner à cette Chambre la juridiction qui lui manque. Je me range absolument à cet avis, et je suppose bien que toute la députation fera de même. Mais examinons cette affaire d'un peu plus près, et voyons où cela nous mène. L'honorable député de Rainy-River réussit à créer pour cette Chambre une juridiction exclusive par le simple jeu d'une disposition qu'il insère dans son bill demandant autorisation d'ex-

porter dans d'autres pays et dans d'autres provinces. Voilà quelle est la feinte. Mais, maintenant que le bill a passé par le comité, le ministre de la Justice nous dit qu'il est trop tard pour mettre en doute la bonne foi des parrains du bill. Sans mettre en doute la bonne foi de ces derniers, je puis fort bien penser qu'une autre compagnie viendra, et d'autres encore qui, avec une égale bonne foi, useront de la même feinte.

Il n'y a pas lieu d'exprimer d'opinions sur l'admission que fait le ministre de la Justice: lui et ses collègues de l'administration n'hésitent pas à poser le principe que la Chambre agit irrégulièrement en permettant l'insertion dans un bill d'un article uniquement destiné à lui donner juridiction, mais qu'elle a raison d'y insérer telle autre disposition également fallacieuse. Pour moi, je n'ai aucun goût à exercer sur une juridiction fondée sur des prétextes aussi patents. Autant vaudrait dire tout de suite qu'il suffira toujours, pour nous attribuer juridiction dans une affaire qu'un solliciteur mette dans la demande qu'il nous fait d'une charte une exposition de motifs.

M. CONMEE: Qu'est-ce que fait l'honorable député de cette circonstance que les forces hydrauliques dont il s'agit se trouvent fournies par une eau formant frontière entre deux pays et que les ouvrages à établir vont s'étendre de part en part de la rivière, de façon à intéresser et le peuple des Etats-Unis et celui du Canada.

M. MEIGHEN: Je reconnais la force de cet argument, et je vois bien aussi comme mon honorable ami souhaite d'échapper à la question que je discute en ce moment. Ce que dit l'honorable député, le ministre de la Justice l'a dit avant lui; mais, pour l'instant, je m'en tiens à soutenir seulement que la règle posée par le ministre de la Justice sur ce qui détermine la juridiction exclusive de cette Chambre n'est pas une règle sûre et qui doive nous permettre d'agir.

M. CONMEE: Où trouvez-vous que le ministre de la Justice ait dit cela?

M. MEIGHEN: C'est assez l'habitude de l'honorable député de nous demander, à nous membres de la gauche, où nous pouvons bien trouver ce que nous alléguons, et rien ne paraît devoir le corriger de cette habitude. Voici donc ce que disait le ministre de la Justice le 19 avril, page 4592 (version anglaise) du compte rendu des débats:

Je n'ai pas dû m'expliquer clairement, si l'honorable député pense que mes observations ne s'appliquent pas à la rivière Nipigon. Comme je l'ai dit, le bill propose de constituer en corporation une compagnie qui développera de l'énergie électrique sur la rivière Nipigon et sur la rivière Pigeon, et l'énergie électrique ainsi développée soit sur l'une ou sur l'autre de ces deux rivières, la compagnie demande l'autorisation de la vendre partout aux Etats-Unis. Le bill n'établit aucune différence entre l'énergie produite sur l'une ou sur l'autre de ces deux rivières. Je ne le sais pas, mais je pense que la compagnie ne fait pas de distinction et n'a pas l'intention d'en faire entre l'énergie développée à ces deux endroits.

La rivière Nipigon est àenviron 60 milles à l'est de Port-Arthur et de Fort-William tandis que la rivière Pigeon est à environ 40 ou 50 milles dans l'autre direction.

Pour ne pas pousser la citation plus loin, contentons-nous de dire que le ministre de la Justice continue ainsi, et soutient qu'il n'y a pas à distinguer une rivière de l'autre; et il base son argument sur ceci, que l'autorisation d'exporter s'y trouve comprise. Répondant à une question que lui avait posée l'honorable député d'Algoma-ouest, le ministre de la Justice dit, page 4593 (version anglaise) du compte rendu des "Débats":

L'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) me demande si la compagnie ayant le pouvoir de vendre de l'énergie au delà des limites de la province d'Ontario, le Parlement exerce une juridiction exclusive sur elle. Si je dois répondre à cette question telle qu'elle m'est posée, je dois me prononcer dans l'affirmative. En même temps, c'est un point de droit controversé, dont la cour suprême d'une façon indirecte, a eu à s'occuper récemment.

Il ajoute que vraisemblablement cette question ne recevra une solution définitive que par le conseil privé en Angleterre. et cependant il donne à la Chambre son opinion comme indiscutable. Il est vrai, comme l'a dit l'honorable député (M. Conmee), et comme il se prépare à le dire de nouveau, que dans cette même page des "Débats", le ministre de la Justice déclare que, parce que la rivière Pigeon est un cours d'eau entre deux pays, cette Chambre a juridiction exclusive.

M. CONMEE: Pourrais-je dire à mon honorable ami, sans intention de l'offenser, que son raisonnement n'est pas juste; il choisit parmi les remarques du ministre de la Justice de quoi arranger une réponse à la question faite par le député d'Algoma-ouest relativement à l'exportation de l'énergie électrique. Ceci dans l'argumentation du ministre n'était qu'un accident, et n'en faisait pas partie.

M. MEIGHEN: Ça été tout le fond de son raisonnement et c'est pourquoi il lui a été posé cette question par l'honorable député d'Algoma-ouest. Le ministre de la Justice, dans le corps de son argumentation, a déclaré que ce qui donnait à ce Parlement une juridiction exclusive dans l'affaire, c'est que la rivière Pigeon est un cours d'eau international, et l'honorable député (M. Conmee) verra également que, dans le corps de son argumentation, le ministre de la Justice n'entre dans aucun détail. Il n'y dit rien qui serva de base à cette conclusion ,tandis que, dans l'autre

affaire, il a savamment échafaudé son discours et il entre dans les plus menus détails. Mais en admettant même que ce soit un cours d'eau international, et que, pour certaines fins, il vienne sous la juridiction exclusive de ce Parlement, est-ce que le ministre de la Justice serait prêt à nier, se trouverait-il de l'autre côté de la Chambre un avocat qui niera à la province d'Ontario le pouvoir de constituer au milieu de ce cours d'eau une digue qui ne dépasserait pas la ligne frontière.

La province d'Ontario, à coup sûr, aurait ce pouvoir. Et le parlement du Canada en a-t-il davantage? Le parlement fédéral a-t-il bien le pouvoir d'autoriser une compagnie à bâtir par delà le cours moyen de l'eau? Assurément non. La province d'Ontario a incontestablement juridiction pour ce qui est de fins purement locales ou d'entreprises purement commerciales et quant à cela, son pouvoir s'étend aussi loin que celui du parlement fédéral. Pour arriver au fin fonds de la chose, je dirai que, si cette compagnie qui, après avoir reçu d'Ontario l'autorisation de bâtir jusqu'au milieu du courant, se fait donner de l'autre côté la même autorisation par les états limitrophes, a besoin, ce dont je doute, d'une autorisation de cette Chambre pour utiliser les deux autres en les combinant, elle peut alors s'adresser au parlement fédéral et en obtenir les pouvoirs qu'elle désire. En ce dernier cas, il n'y aurait aucun empiètement sur les droits d'une autre province. Si l'honorable député (M. Conmee) n'a que cela en vue, et c'est tout ce qu'il peut demander à cette Chambre, sans risquer de la mettre en conflit avec les droits des provinces, et s'il ne veut qu'obtenir de cette Chambre une pareille loi, peut-être y réussira-t-il, car par là les droits des provinces ne seront en aucune manière mis en péril. La compagnie à laquelle il veut faire donner certains pouvoirs obtiendra aussi au moins tous les pouvoirs que la province d'Ontario, s'inspirant d'une politique chaudement appuyée par la population, serait en mesure de lui donner; et c'est là tout ce que la compagnie a le droit d'avoir; c'est là du moins ce que le Parlement a le droit de lui donner.

J'ai dit sur ce point tout ce que je pouvais avoir l'intention de dire. Je n'ai peut-être pas traité la question aussi à fond que l'a fait mon honorable ami (M. Conmee); mais il y a ceci avec lui, qu'en faisant attention à la suite de son raisonnement, et en suivant bien ses nombreuses et habiles manœuvres, on arrive souvent, peut-être plus vite à une conclusion aussi sûre qu'il le pourrait faire par toutes ses citations.

M. CARVELL: J'ai écouté les discours que l'on vient de faire et j'ai lu avec assez de soin le débat qui a eu lieu le 19 avril. Après tout cela, la conclusion qui s'impose à mon esprit c'est qu'il s'agit d'une querelle entre des partisans du gouvernement d'Ontario d'une part et l'honorable député de Rainy-River d'autre part. Mais il y a ici d'autres députés qui vont avoir à voter sur cette question, et on nous pardonnera bien si nous tenons à motiver notre vote. Je crois que mon honorable ami (M. Meighen) ne s'est pas rendu justice à lui-même cet après-midi, et je tiens à lui dire que d'ordinaire il met plus de logique et plus de générosité dans son argumentation. En citant le discours du ministre de la Justice, il n'en a que détaché les passages se rapportant à l'exportation de l'énergie électrique. Cela ne me paraît pas juste, car, s'il était allé jusqu'au bas de la page, il y aurait vu sur quoi le ministre de la Justice s'est appuyé, c'est-à-dire sur le paragraphe 10 de l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, qui pose certaine restrictions aux pouvoirs des législatures locales, entre autres ce qui suit:

> Travaux et entreprises de nature locale autres que ceux énumérés ci-après:
>
> a) Les lignes de bateaux à vapeur ou autres bateaux, les chemins de fer, les canaux, les télégraphes et les autres travaux et entreprises reliant la province avec une ou plusieurs autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de cette province.

Le ministre de la Justice expliqua ce point, et d'après lui, l'entreprise tombe sous le coup des exceptions du paragraphe 10 de l'article 92, car elle s'étend au-delà des limites de la province d'Ontario, et par conséquent c'est le Parlement qui doit exercer sa juridiction. Je vais lire ses paroles:

> Dans tous les cas, c'est la proposition telle qu'elle appert dans le texte, et les observations que j'ai faites s'appliquent autant à la rivière Nipigon qu'à la rivière aux Pigeons. Je ne vois pas comment on pourrait utiliser la force motrice de la rivière aux Pigeons sans construire un barrage en travers cette rivière, dont une des extrémités atterrirait nécessairement sur le côté américain, et seul le Parlement a le droit de constituer une compagnie pour ces fins.

Si l'honorable député avait cité cette partie du. . . .

M. MEIGHEN: Je demande pardon à l'honorable député; j'ai déclaré clairement que le ministre avait employé ces termes.

M. CARVELL: Je laisse à la Chambre de décider si l'honorable député a lu cette déclaration telle qu'elle est, ou s'il n'a pas plutôt donné quelque explication dans ce sens après en voir été mis en demeure. D'ailleurs, c'est de peu de conséquence. L'essentiel est d'arriver à la connaissance des faits. On nous dit que la rivière Pigeon a environ 300 pieds de largeur, et qu'il y a à cet endroit un chute d'eau, et qu'afin de pouvoir l'utiliser pour des fins

de force motrice, il faut nécessairement construire un barrage dans la rivière. Je ne puis exprimer la situation plus énergiquement que ne l'a fait le ministre de la Justice. Vu qu'il est nécessaire, pour développer de la force motrice, de construire un barrage sur la rivière, il est évident que le Parlement seul a juridiction et non la législature d'Ontario. Je suis satisfait de l'attitude du premier ministre que le Parlement doit avoir la juridiction et ne doit pas la déléguer à aucune législature, lorsqu'il s'agit d'un cours d'eau international. Je crois que le principe dominant de notre constitution est que certains droits sont acquis aux provinces, et tous les autres, au pouvoir central; c'est la différence entre notre constitution et celle des Etats-Unis.

M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-il que le Parlement peut constituer une compagnie qui construirait un barrage en travers un cours d'eau navigable?

M. CARVELL: Non; mais si la présente entreprise ne peut être exécutée que par la construction d'un barrage en travers la rivière Pigeon, elle tombe sous le coup des exceptions au paragraphe 10 de l'article 92, qui donne la juridiction au Parlement.

M. MEIGHEN: Seulement pour relier les deux extrémités?

M. CARVELL: L'honorable député se rabat toujours sur ce point, car si je saisis sa pensée, il voudrait que les promoteurs obtiennent la sanction de la législature d'Ontario pour construire la partie du barrage qui règne dans la partie canadienne de la rivière Pigeon, et la sanction de l'état du Minnesota pour la partie en territoire américain, et s'adressant ensuite au Parlement pour avoir sa ratification. Il admet donc que la juridiction finale appartient au Parlement. Puis, nos amis disent que nous empiétons sur la politique déclarée de la province d'Ontario.

Personnellement, je suis opposé à la propriété publique. Si la population d'Ontario veut que son gouvernement administre ses chutes d'eau, c'est son affaire, mais j'aimerais savoir si les partisans du gouvernement d'Ontario vont jusqu'à prétendre que la province doit administrer et exploiter toutes les chutes d'eau, celles qui sont concédées et celles qui ne le sont pas. Je ne conçois pas que ce soit la politique du gouvernement d'Ontario; autrement, il empiéterait sur les droits acquis, qui doivent exister depuis un siècle.

M. LANCASTER: Ces chutes d'eau doivent tomber sous une juridiction parlementaire. Laquelle, si ce n'est celle des provinces?

M. CARVELL: Je suppose qu'il se trouve des centaines de chutes d'eau en Ontario qui sont exploitées sans autorisation de personne. Les propriétaires s'en sont emparés parce qu'elles se trouvaient sur les terrains qu'ils ont acquis.

M. LANCASTER: Mais la province a le pouvoir de les confisquer.

M. CARVELL: L'honorable député dit-il que le gouvernement d'Ontario a adopté comme politique le droit de confisquer la propriété privée?

M. LANCASTER: Non, je ne dis pas qu'il devrait la confisquer, mais je dis qu'il a ce pouvoir, et peut l'exercer à volonté.

M. CARVELL: J'admets qu'il a le pouvoir de confisquer toute propriété privée, mais est-ce sa politique?

M. LANCASTER: Non.

M. CARVELL: Mon honorable ami dit que non, mais c'est pourtant ce qu'il a fait.

M. BLAIN: Lorsque M. Whitney arriva au pouvoir, il trouva qu'un grand nombre de ces privilèges provinciaux avaient été aliénés à des particuliers, et décida de renverser la politique du parti de mon honorable ami, afin qu'à l'avenir, ces privilèges restassent entre les mains du gouvernement pour le bien public.

M. CONMEE: Cette politique était en vogue dix ans avant l'arrivée de M. Whitney au pouvoir.

M. CARVELL: Je voudrais savoir si c'est la politique du gouvernement d'Ontario, sinon de confisquer, qui est une expression rigoureuse, du moins d'exproprier ou d'acquérir les biens de ceux qui se trouvent à posséder des chutes d'eau. Je ne discute pas la conduite des anciens gouvernements d'Ontario, je discute la politique du gouvernement actuel. L'honorable député de Lincoln dit qu'à son avis, ce n'est pas la politique de cette administration d'exproprier ou de confisquer la propriété privée. Alors, je conclus que toute la discussion jusqu'à présent tombe d'elle-même, car elle était basée sur l'assertion qu'il s'agit ici d'une propriété qui appartient à la province d'Ontario, et que le Parlement n'a pas le droit d'empiéter sur un droit provincial. A en juger par les déclarations de l'honorable député et par les télégrammes qu'il a lus, nous devons conclure que le titre de six milles carrés, y compris la chute d'eau en question, a été donné en 1856 en vertu d'une patente qui comprenait tout le terrain jusqu'à la lisière de l'eau.

M. MACDONELL: L'honorable député voudrait-il dire si dans toute la preuve établie par l'auteur du projet de loi, il se trouve un mot qui indique que la chute d'eau a été concédée? Je ne l'ai pas entendu.

M. CARVELL: J'ai dit que le terrain—et j'ai employé le mot dans son acception la plus large—que le terrain longeant la ri-

vière fut concédé en 1856 par le gouvernement d'Ontario à un nommé Stewart, et que la concession s'étendait jusqu'au bord de l'eau.

M. MACDONELL: Cela ne comprend pas le lit de la rivière.

M. CARVELL: Oui, de toute nécessité, et je suis surpris d'entendre un député ayant les connaisances légales de mon honorable ami de Toronto-sud faire de telles objections, quand il a devant lui la décision de la cour d'appel d'Ontario en 1908, dans la cause de la compagnie de force motrice de Keewatin contre Kenora. L'honorable député aurait dû lire ce jugement, il aurait appris que la cour d'appel d'Ontario a maintenu que le droit au rivage entraîne le droit jusqu'au millieu du cours d'eau.

M. MACDONELL: Tout dépend du cours d'eau.

M. CARVELL: Je vais lire le précis de cette cause. Il s'agissait de la rivière Winnipeg, qui est beaucoup plus considérable que celle dont il est ici question. Voici:

Dans le cas d'un terrain concédé, quand ce terrain longe une rivière, si c'est une rivière de marée, le titre au lit de cette rivière est supposé rester acquis à la couronne, sauf indication contraire dans le convention; si ce n'est pas un cours d'eau sujet aux marées, qu'il soit navigable ou non, le titre au lit jusqu'au milieu de l'eau, est supposé, *prima facie*, être acquis au propriétaire riverain.

Donc, quand la couronne concéda des terrains bornés par la rivière Winnipeg, qui n'est pas de marée, le titre au lit de la rivière, jusqu'au milieu du courant, était censé avoir dévolu aux propriétaires riverains, en vertu de la concession qui leur avait été faite, celle-ci n'indiquant rien au contraire, bien que tous les détails n'aient été soumis.

Mon honorable ami ne niera pas, j'espère, que la cour d'appel a maintenu dans cette cause de la rivière Winnipeg que le titre s'étendait jusqu'au millieu de la rivière. Je suppose que la même cour d'appel maintiendrait que la concession de terre jusqu'au bord de la rivière Pigeon s'étend jusqu'au milieu du courant.

M. MIDDLEBRO: Qui possède l'eau?

M. CARVELL: L'honorable député n'est pas sérieux.

M. MIDDLEBRO: Au contraire, très sérieux. Qui a droit à l'eau?

M. CARVELL: C'est un principe élémentaire de droit anglais, un principe que tout étudiant apprend à connaître avant de subir ses premiers examens, que l'eau appartient, pour le moment, à celui dont les terres sont submergées, sujet cependant au droit public de la navigation. Et le propriétaire, tant qu'il ne la détourne pas de son cours ou ne l'enlève pas, a droit de s'en servir sur ces terres, pour la faire retomber ensuite dans son cours, afin que le propriétaire riverain suivant puisse à son tour en jouir. Mon honorable ami ne pouvait certainement pas être sérieux en demandant des informations sur un principe élémentaire de droit.

Je prétends que Stewart ou le cessionnaire est, en vertu de cette décision, le maître absolu du terrain jusqu'au millieu du cours d'eau, et le maître absolu de l'usage de l'eau, pourvu qu'il ne le détourne pas de son cours. Dans ce cas, la province d'Ontario n'a aucun droit à ce bien ni à la chute d'eau, et, de l'aveu du député de Lincoln (M. Lancaster), ce n'est pas la politique du gouvernement d'Ontario d'exproprier ou de confisquer la propriété privée, de sorte qu'il ne peut avoir l'intention de s'arroger le droit à cette chute d'eau, à moins d'indemniser les propriétaires s'il la leur prend.

Ils n'ont conséquemment pas le droit de dire que nous ne devons pas accorder à ces gens la permission d'utiliser l'eau. Pour en venir à la question d'expropriation les amendements n'accordent aucun droit relativement à la rivière Nipigon autre que le droit de poser des poteaux et des fils. Le droit d'expropriation est respecté relativement à la rivière Pigeon. Si je ne me trompe pas en disant que ce terrain n'est pas la propriété de la province d'Ontario mais de Stewart et de ses successeurs, la province n'a alors aucun droit légal d'intervenir ici à moins que le parlement fédéral ne pose le principe qu'aucune personne dans la province d'Ontario n'a le droit de posséder ou d'exploiter une chute d'eau, excepté du consentement du gouvernement provincial d'Ontario. Comme habitant d'une autre province je ne suis pas prêt à approuver cela, et je crois que d'autres députés venant d'autres provinces ne l'approveront pas non plus. J'ai moi-même des intérêts dans un grand nombre de chutes d'eau que mon père m'a laissées, et je suppose que d'autres membres de cette chambre ont des intérêts semblables aux miens. Je n'approuverai certainement la doctrine que le gouvernement d'une province a le droit de venir m'enlever ma propriété contre mon gré et sans m'en donner un bon prix. Considérant que le parlement fédéral a juridiction, considérant que l'eau n'appartient pas à la province d'Ontario, considérant que si ces travaux communiquent avec d'autres situés de l'autre côté de la rivière, le parlement fédéral a seul juridiction, je crois que nous avons droit, non-seulement que nous avons droit, mais que nous sommes obligés, si nous voulons être logiques, de voter en faveur de ce bill et adopter cette loi. Pourquoi s'adresser à la législature d'Ontario et obliger cette compagnie à revenir devant le parlement fédéral pour faire approuver ces travaux?

M. MACDONELL : L'honorable député a pris avec cette Chambre quelques libertés qu'il aurait mieux fait de ne pas prendre. Il dit que le terrain où l'on se propose d'exploiter ce pouvoir hydraulique et construire une usine, est un terrain particulier appartenant à un nommé Stewart auquel il a été concédé à une certaine époque. Il n'a aucune preuve de cela devant le comité. Le promoteur de ce bill a donné lecture d'un télégramme venant de quelques fonctionnaires publics à Toronto, disant simplement qu'une certaine partie de cette rivière a été concédée en 1854. Il n'y a aucune preuve que la partie de la rivière dont parle le télégramme est l'endroit où l'on se propose d'ériger les constructions et créer ce pouvoir hydraulique. Le bill est vague; il ne spécifie pas l'endroit où la compagnie devra ériger ses constructions sur cette grande rivière. Il n'y a rien dans le bill obligeant la compagnie à construire à l'endroit où elle dit qu'elle possède le terrain.

Puisque le promoteur du bill nous dit que la compagnie se propose d'ériger ces constructions sur la propriété de ce nommé Stewart auquel elle a été concédé en 1856, je suppose qu'il n'aura pas d'objection à laisser dire dans le bill que ces constructions seront érigées à cet endroit et à nul autre sur la rivière. Nous verrons alors où nous en sommes et nous saurons que nous légiférons au sujet d'un terrain appartenant à un particulier; mais comme membre de ce comité je refuse d'appuyer ou de laisser adopter sans m'y opposer, un bill nuisible qui permet à une compagnie de choisir le terrain qu'elle voudra sur tout le cours de la rivière. Je suppose que mon honorable ami qui propose ce bill n'aura pas d'objection vu qu'il déclare que la compagnie se propose d'ériger ses usines sur ce terrain particulier et non pas sur la propriété de la Couronne ou sur une propriété expropriée d'autres personnes, de le stipuler dans le bill.

M. CONMEE: Mon honorable ami laissera-t-il adopter le bill, si j'accepte sa proposition? S'il y consent, je suis prêt, de mon côté.

M. LANCASTER: Il n'y a aucun doute que l'honorable député acceptera n'importe quelle condition, pourvu que la Chambre adopte son bill.

M. CONMEE: Mon honorable ami voudra-t-il me répondre?

M. MACDONELL: Si le bill de mon honorable ami doit être adopté, et l'attitude du Gouvernement me fait croire qu'il le sera, alors il devrait spécfier où les usines seront érigées. S'il nous est impossible de faire rejeter ce bill par la Chambre, nous devons chercher au moins à obtenir les meilleures conditions possibles pour le peuple.

M. F. B. CARVELL.

M. LENNOX: Mon honorable ami le promoteur de ce bill ne doit pas nous demander ce que nous ferons au cas où il ferait lui-même certaines propositions. Qu'il fasse son offre et nous considèrerons si nous devons l'adopter ou non.

M. CONMEE: L'honorable député de Toronto (M. Macdonell) semble croire qu'il serait juste de dire que ces travaux se feront dans le voisinage des chutes de la rivière Pigeon, tel que mentionné dans ce télégramme. Je consens à ce que la compagnie soit liée à un endroit particulier, et que le bill nomme cet endroit. Je connais la localité. Mon télégramme a été envoyé au régistrateur à Port-Arthur pour lui demander la date de la patente du terrain avoisinant des chutes de la rivière Pigeon. Il m'a répondu que la date de cette patente n'était pas dans son bureau, mais que les plans indiquaient que la propriété Stewart s'étendait jusqu'à la ligne de l'eau. Puis j'ai télégraphié à Toronto pour faire faire des recherches et j'ai reçu une réponse dans laquelle on me dit que la concession Stewart a été accordée en 1856, de sorte que nous avons une exacte description du terrain où l'on se propose de développer le pouvoir hydraulique des chutes de la rivière Pigeon. Les promoteurs de ce bill n'ont aucun autre terrain en vue, et je n'ai aucune objection à spécifier celui-là dans le bill, si cela peut satisfaire mon honorable ami.

M. LANCASTER: Il n'y a aucun doute que mon honorable ami désire beaucoup faire adopter un bill quelconque, mais l'objection est que nous n'avons aucun droit de voter une loi de ce genre. L'honorable député de Carleton, N.-B. (M. Carvell) a donné la meilleure raison pour laquelle ce bill devrait être retiré; et comme notre avis n'a pas été accepté, peut-être que mon honorable ami de la rivière à la Pluie (M. Conmee) acceptera la conclusion logique des arrangements de l'honorable député de Carleton. Cet honorable député a prétendu que parce que c'était une propriété privée le Parlement fédéral devait alors en prendre la juridiction.

M. CARVELL: Je m'oppose à ce que l'on m'attribue des choses que je n'ai pas dites.

M. LANCASTER: Le résultat logique des arguments de l'honorable député était que nous ne devrions pas nous occuper davantage de cette affaire parce que la propriété qui s'étend jusqu'au bord de l'eau appartient à des particuliers et que conséquemment elle n'appartenait plus à la province, qui n'a plus juridiction.

M. CARVELL: Oui.

M. LANCASTER: Mon honorable ami reviendra sur cette opinion s'il y songe un

peu. S'il fallait l'accepter, la province n'aurait pas de juridiction sur la maison que j'habite à Sainte-Catherine.

M. CARVELL: Mon honorable ami a-t-il compris que j'aurais dit que parce que la propriété était passée entre les mains d'un particulier la province d'Ontario avait perdu toute juridiction sur elle.

M. LANCASTER: C'est ainsi que j'ai compris mon honorable ami.

M. CARVELL: L'honorable député se trompe. La province d'Ontario n'a aucun pouvoir législatif sur cette propriété à moins qu'elle ne veuille l'exproprier, ou qu'elle ne la prenne pour son propre usage.

M. LANCASTER: Mais si nous avons un pouvoir législatif parce que cette propriété est passée de la province d'Ontario à un particulier, il ne s'en suit pas que la province ne possède pas encore le droit de la taxer ou de l'exproprier.

M. CONMEE: En quoi ce bill détruit-il aucun de ces droits?

M. LANCASTER: Un à la fois. La législature d'Ontario n'a-t-elle pas juridiction sur la propriété et les droits civils dans la province? Le fait même qu'un particulier est aujourd'hui propriétaire de ce terrain, ce que je ne suis pas prêt à admettre, et que l'on doit y ériger des constructions, constitue la raison même que le parlement fédéral n'a pas de juridiction en la matière. Ces personnes se proposent de construire sur un terrain qui est soumis à la taxe et à l'expropriation et à toutes autres obligations que la province a le droit d'imposer.

M. CARVELL: Mon honorable ami prétend-il que si nous adoptions ce bill et accordions une charte à cette campagnie nous enlèverions à la province d'Ontario les droits civils que lui réserve l'Acte de la Confédération?

M. LANCASTER: Je ne dis pas cela, mais tel serait le résultat s'il fallait accepter l'argument de mon honorable ami. Il a dit que parce que des particuliers étaient propriétaires de ce terrain, le Parlement fédéral ne pouvait pas causer de tort en accordant cette charte. Mais nous ne savons pas quels droits la province peut vouloir exercer sur cette propriété. L'honorable député dit que nous n'avons pas à nous occuper de la politique passée mais de la présente du gouvernement d'Ontario. Au contraire nous croyons que nous devons tenir compte de sa politique présente et de sa politique future, et que nous n'avons pas le droit d'empêcher d'agir la gouvernement d'Ontario par notre législation. Parce que la province n'a rien fait qui serait un obstacle à l'adoption de ce bill, devons-nous supposer qu'elle ne voudra pas faire quelque chose dans l'avenir, que l'adoption de ce bill pourrait gêner? Je crois comprendre que le gouvernement d'Ontario veut nommer une commission qui fera l'expropriation de ces chutes d'eau à certaines conditions, et conformément à certaines règles et que nous devrions pas rien faire ici qui pourrait empêcher le gouvernement provincial de mettre à exécution cette politique. Pas un de nous n'a dit dans cette Chambre dire qu'elle était la meilleure politique pour Ontario. Ce que nous avons dit, c'est que nous devons laisser le province d'Ontario libre de régler cette question elle-même et que nous ne devons pas intervenir dans ses pouvoirs passés, présents ou futurs.

M. LENNOX: Je crois devoir dire un mot au sujet de la question soulevée par l'honorable député de Carleton, N.-B. (M. Carvell) savoir si l'adoption de ce bill serait un empiètement sur ledroit d'expropriation de la province d'Ontario. Je suis porté à croire que ce serait un empiètement matériel sur les droits de la province en la matière. La province d'Ontario a énoncé une politique.

M. CARVELL: Mon honorable ami prétend-il que l'adoption de ce bill enlèverait à la province d'Ontario son droit d'expropriation, ou gênerait seulement sa polique.

M. LENNOX: Je puis me rendre ce témoignage que j'ai pour habitude d'élucider convenablement ma pensée. A mon avis, si nous adoptons ce projet de loi, nous créons des entraves à l'assemblée législative d'Ontario et nous paralysons son initiative.

M. CARELL: Au point de vue du droit?

M. LENNOX: Au point de vue du droit, au point de vue de la moralité publique, au point de vue physique ou à tout autre point de vue. Le gouvernement d'Ontario a pour système de réglementer ses forces hydrauliques.

Sir WILFRID LAURIER: De quelles forces hydrauliques s'agit-il?

M. LENNOX: Il s'agit de toutes les forces hydrauliques existant dans la province et qui constituent un avantage pour le public, dans la localité. A mon avis, le mot s'appliquerait à un réservoir de moulin. Quand il s'agit de cours d'eau qu'il est utile de développer au point de vue de l'intérêt du public, et qui seraient une source de recettes pour la province, bref, d'utilité générale pour la province, le gouvernement d'Ontario a pour système de réglementer ces rivières et ces cours d'eau. Nous avons formulé ce système, nous l'avons appliqué et en 1907 nous avons rendu une loi relative aux expropriations, lorsqu'il surgit des questions du genre de celle-ci. Mais nous demande le député de Carleton (M. Carvell):

Si nous adoptons ce projet de loi, ne portera-t-il pas atteinte aux droits d'expropriation que possède la province? Le fondement même sur lequel repose le droit d'expropriation n'existe plus, nous avons accordé ce pouvoir au député de Rainy-River, au lieu de le réserver au public.

M. CARVELL: Quand le député de Rainy-River aura exercé son droit d'expropriation, aux termes du présent projet de loi, mon collègue prétend-il que la province d'Ontario n'aura pas le droit d'exercer le droit d'expropriation?

M. LENNOX: Si mon collègue veut bien posséder un peu son âme dans la patience, j'aborderai bientôt cette question. Je disais donc qu'à mon avis, ce projet de loi apporte des entraves à l'application du système adopté par le gouvernement d'Ontario, ainsi qu'à son droit d'expropriation. L'honorable député oublie-t-il que ce projet de loi, dans sa teneur modifiée, tend à consacrer les dispositions de la loi relatives à l'exportation de l'électricité et des fluides, loi votée par le parlement fédéral en 1907? Si nous nous rapportons aux dispositions de cette dernière loi, nous constaterons que non seulement l'exportation de l'électricité y est réglementée, mais que pour toute infraction aux dispositions de cette loi, on devient passible de certaines peines. Le gouvernement d'Ontario constate que sur cette rivière, on a une occasion de développer la force hydraulique au bénéfice du peuple. Le gouvernement a inauguré un système dans le but de développer cette force hydraulique et je le répète, il y a un an il s'est attribué le droit d'expropriation. Disons que le gouvernement d'Ontario veuille faire l'expropriation de l'excédent de cette force; or, se tournant vers ce Parlement il constate que par l'article 7 est ainsi conçu:

> Quiconque exporte cette force ou ce fluide, au mépris des dispositions de la présente loi est passible d'une amende de $5,000 au maximum et de $1,000 au minimum, pour chaque jour où cette exportation a lieu.

Le gouvernement provincial est à la veille d'établir des règlements relatifs au mode dans le développement de cette juridiction. Or, lorsque vous usurpez cette juridiction en établissant pareille disposition, vous provoquez un conflit avec le gouvernement fédéral, vous créez à ce Gouvernement des difficultés dont on ne saurait prévoir l'issue. Citons encore. Le gouvernement provincial se propose d'accorder à certaines personnes l'autorisation de poser certains actes. Or, voici la disposition qu'il trouve dans la loi:

> Quiconque, contrairement aux dispositions de la présente loi, construit, place ou met en position une ligne quelconque de fil métallique ou autre conducteur pour l'exportation de l'énergie, ou toute autre ligne de conduites ou tout autre dispositif pour l'exportation des fluides sera pasible d'une amende de $5,000 au maximum et de $1,000 au minimum.

Le gouvernement provincial est à la veille d'établir des réglements, sous l'autorité de cette loi, et il est à la veille d'exercer le droit d'expropriation, conformément aux dispositions de sa propre loi, le statut d'Ontario qui déclare que les règlements et les dispositions de la loi des chemins de fer régissent la matière et alors nous entrons ouvertement en lutte auvec le Gouvernement. Cependant le député de Carleton demande si, de ce côté-ci de la Chambre, il y a un seul député qui soit convaincu que les dispositions relatives à la concession faite à cette compagnie portent atteinte au pouvoir d'expropriation, tant au point de vue du droit que de la justice.

Il n'y a pas ici un seul député assez obtus pour ne pas voir qu'il y a là violation du droit d'expropriation que possède l'assemblée législative d'Ontario. Viennent ensuite les règlements établis par l'exécutif et dont la violation rend le contrevenant passible de certaines peines. Il y a en outre, le droit d'établir une taxe sur les exportations. Le Parlement fédéral peut, à son gré, imposer une taxe sur les exportations. Si le gouvernement d'Ontario développe cette force hydraulique, se propose de l'utiliser au bénéfice du public, le député de Carleton prétend-il que les droits qu'entend exercer le gouvernement d'Ontario ne se trouvent pas limités par l'initiative prise par ce Parlement en accordant la charte en question?

J'en reviens à la proposition que j'ai formulée, ce matin. Ile ne s'agit pas tant d'une question de droit strict que d'une affaire de forme, de convenance, de justice, de prudence. Quelle est l'attitude la plus sensée que puisse prendre, en ce moment, ie gouvernement fédéral, en présence du danger de provoquer un conflit entre les provinces et le gouvernement fédéral? Quelle serait l'attitude marquée au coin de la prudence et du discernement? Pour me servir des termes mêmes employés par le premier ministre, serait-ce une attitude prudente que d'essayer de dominer par la force brutale sur l'assemblée législative d'Ontario? D'autre part, il faut le reconnaître, le gouvernement provincial, dans l'intérêt même de ses populations, a formulé un système, s'est mis à l'œuvre afin de l'appliquer, puis, au cours de son développement et de son application d'année en année, il a agi en toute sincérité, dans l'ntérêt même du public. A titre d'autorité fédérale, nous conviendrait-il d'empiéter sur les droits et les libertés de la province ? Et pourquoi ? Pourquoi violer les droits de la province, au bénéfice d'un société de spéculation, d'une compagnie qui ne fait pas profession de consulter dans ses agissements l'intérêt du public? Si cette compagnie prétendait consulter l'intérêt public, je nourrirais bien

certains doutes, et je me permettrais une restriction mentale à cet égard. Mais la compagnie ne fait pas profession de se présenter ici dans l'intérêt du public. Chaque année, elle revient à la charge, avec entêtement et sans se décourager. Après avoir essuyé un refus ici même, il y a deux ans; après avoir éprouvé un échec au Sénat, l'année dernière, cette société revient encore à la charge avec le même acharnement, avec le même entêtement. En cela elle n'agit dans l'intérêt public, mais au bénéfice du spéculateur et de l'exploiteur, non pas tant dans le but d'effectuer le transport de l'énergie ou de la lumière pour les populations d'Ontario, que dans le but d'exporter à l'étranger, chez un peuple rival, la force motrice, cette grande source de richesses : voilà pourquoi cette compagnie vient nous demander de lui octroyer ce droit.

Voilà pourquoi nous irions provoquer une lutte entre les éléments constituants du pays, les provinces et le gouvernement fédéral; voilà pourquoi nous irions troubler l'harmonie qui doit exister entre le pouvoir fédéral et les pouvoirs provinciaux; et c'est pour cela que nous irions dire à l'autorité provinciale: "Nous ne tiendrons nul compte de vos intérêts et de vos vœux?" Je le déclare, telle attitude ne serait pas marquée au coin de la prudence qui distingue les véritables hommes d'Etat, et j'espère, ce n'est pas là, en dernière analyse, l'attitude que prendra ce gouvernement. Je serais frappé de stupéfaction, et abstraction faite de toute considération politique, je déplorerais que le premier ministre, le leader de cette Chambre, à la veille de terminer son œuvre. . .

Des VOIX: Non! non!

M. LENNOX: . . .bien près de terminer cette œuvre . . .

Une VOIX: Pas si tôt que cela.

M. LENNOX: . . .je serais désolé, dis-je, que le premier ministre regrettât ce qui est dû aux provinces, ce qu'il se doit à lui-même, ce qu'il doit au Canada, au point de déclarer qu'il ne tiendrait pas compte des droits d'une province et cela pour plaire à une société de spéculation. Le premier ministre qui, comme il l'avoue, a eu tant l'occasion de se distinguer, trouve certainement ici une excellente occasion de se distinguer davantage, et de nous prouver qu'il a conservé encore le culte des libertés provinciales, cet ancien cri de guerre du parti libéral.

Sir WILFRID LAURIER: En dépit des flatteuses paroles que l'honorable député (M. Lennox) vient de m'adresser, je dois lui faire une observation que j'ai eu souvent occasion d'adresser aux députés conservateurs: c'est que, lorsqu'ils abordent la question des libertés provinciales, ils ne sauraient guère parler en connaissance de cause et de science certaine, et quel que soit le culte qu'ils vouent actuellement à cette doctrine, il faut bien reconnaître que ce culte est d'origine bien récente. Jadis, ces messieurs n'avaient cure des droits provinciaux. Je constate avec bonheur qu'ils sont convertis et je me réjouis de les voir faire abjuration de leurs erreurs. Nous sommes tous d'accord sur la question des libertés provinciales. On prétend que le gouvernement fédéral en empiétant sur les droits des provinces commettrait un acte déloyal et propre à troubler l'harmonie qui doit régner au sein du pays; mais les provinces troubleraient aussi l'harmonie en empiétant sur les droits du pouvoir fédéral. La province d'Ontario a inauguré un système pour la conservation de ses forces hydrauliques. Quant à ses forces hydrauliques, quels droits la province d'Ontario peut-elle réclamer? Si j'ai obtenu de la province d'Ontario deux cents acres de terre dans un des townships du nord, à Algoma ou à la baie du Tonnerre et que ce terrain soit arrosé par un cours d'eau ou une force hydraulique, est-ce que la province d'Ontario a le droit de me l'enlever? Je ne saurais me ranger à cet avis. Sans doute, la province jouit du haut-domaine, et elle pourrait m'enlever cette propriété par voie d'expropriation.

Mais si je ne me trompe, tel n'est pas le système suivi actuellement par le gouvernement d'Ontario. Le gouvernement d'Ontario, paraît-il, ne songe pas non plus à s'approprier les forces hydrauliques qui peuvent se trouver sur pareil terrain. Le système que le gouvernement d'Ontario veut appliquer, paraît-il, c'est de conserver la haute main sur les forces hydrauliques qui se rencontrent sur ses propres terres domaniales. Voilà le système qu'il a adopté et cela à fort bon droit. Je dois l'en féliciter.

Mais, s'écrie l'honorable député, nous cherchons à réglementer les droits des provinces sur les cours d'eau navigables. C'est peut-être là une faculté qui peut donner lieu à certains doutes. Mais pour mon propre compte, comme je l'ai déclaré l'autre jour, à l'auteur de ce projet de loi (M. Conmee), il ne doit pas essayer d'exercer de pouvoirs sur la rivière Nipigon, car il existe un différend à cet égard, entre le gouvernement fédéral et la province d'Ontario; or, comme j'ai voué un culte sincère aux libertés provinciales et cela bien plus sincèrement que ne le font ces convertis de la dernière heure, de l'autre côté de la Chambre, qui veulent se poser ici en champions des droits des provinces, je lui ai demandé d'éliminer cette partie du bill et il l'a fait. Mais lorsqu'il s'agit de la rivière Nipigon, alors il faut se rappeler que c'est un cours d'eau de nature internationale. A qui appartient le pouvoir de réglementation sur les eaux d'un cours d'eau de nature internationale? Il n'y a pas longtemps j'ai eu le plaisir de connaître personnellement le député de Por-

tage-la-Prairie (M. Meighen), mais je dois dire qu'il me semble doué d'un esprit fort logique, bien qu'il ne paraisse pas avoir parfaitement saisi la thèse développée par le ministre de la Justice à cet égard.

Il a dit que le ministre de la Justice avait introduit dans ce débat un élément qui, en réalité, n'avait rien à faire avec lui, c'est-à-dire que le ministre de la Justice prétendait que nous avions juridiction pour nous occuper de ce bill parce qu'il permettait l'exportation de l'énergie électrique de l'autre côté de la frontière. Je n'ai pas lu le discours de mon honorable ami le ministre de la Justice aujourd'hui, mais je ferai remarquer à mon honorable ami de Portage-la-Prairie que l'exportation de l'énergie électrique ne se fait pas de la même manière que l'exportation du blé, de l'avoine ou de tout autre produit alimentaire. Il n'y a qu'une seule façon d'exporter l'énergie électrique d'un pays à un autre et c'est au moyen de travaux qui sont exécutés d'un côté de la frontière pour atteindre l'autre côté.

M. SPROULE: Quels sont les travaux qui sont nécesaires?

Sir WILFRID LAURIER: Il doit y avoir un fil qui va d'un pays à l'autre.

M. SPROULE: Comment peut-on faire la distribution dans tout le Canada et établir les communications avec les maisons?

M. CONMEE: Au moyen de fils et de cables.

M .SPROULE: Non, dans des boîtes et par wagons.

Sir WILFRID LAURIER: Si mon honorable ami pense que nous exportons l'énergie électrique dans des boîtes je lui dirai que le procédé d'exportation n'est pas du tout convenable.

M. SPROULE: Ce que j'ai dit répond à la déclaration du premier ministre à savoir qu'il n'y avait qu'une façon de faire l'exportation.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce dit dans ce bill?

M. SPROULE: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Je connais mon ami de Rainy River trop bien pour croire qu'il entreprendra d'exporter de l'énergie électrique dans des boîtes. Il a des idées plus larges que cela. Il tient à faire des opérations qui ont un caractère international. Sur cette question, la juridiction reste entre les mains du parlement fédéral et mon honorable ami de Simcœ-sud (M. Lennox) sera d'accord avec moi pour dire que c'est juste et raisonnable et que cela contribue à maintenir l'harmonie que le pouvoir fédéral et non pas le gouvernement des provinces doit exercer cette juridiction.

M. SPROULE: Je ne sais pas si je peux parler de questions qui n'ont pas encore été traitées.

Sir WILFRID LAURIER: Mon Dieu! je pensais que tout avait été dit sur la question.

M. SPROULE: Mais pourtant, j'ai mes vues sur cette question et par conséquent le droit de les faire connaître. Ce n'est pas la première fois qu'il semble y avoir un conflit de juridiction entre les provinces et l'autorité fédérale. Nous avons beaucoup de conflits semblables dans lesquelles les causes ont été portées devant les tribunaux et sont allées jusqu'au plus haut tribunal de l'Empire. Toutes les fois qu'une solution avait été donnée, il y a eu décision en faveur d'un côté ou de l'autre. Jusqu'à un certain point, les dissentiments sur cette question ont été accentués pour savoir qui possède et qui devrait avoir le contrôle sur ces droits. Les provinces sont devenues assez sensibles sur cette question, et leur sensibilité augmente de plus en plus chaque année, spécialement parce qu'il y a des empiètements sur leurs droits qui sont autorisés chaque année par des lois votées au parlement fédéral. Nous avons eu plusieurs sujets de litge entre les provinces et le pouvoir fédéral, et, invariablement ce sont les provinces qui ont triomphé. On prétendait, autrefois, que le bois de certains terrains appartenait au gouvernement fédéral, mais cette prétention a été renvoyée par les tribunaux. Jadis, on disait que l'autorité fédérale avait droit de contrôle sur les minéraux, mais la décision rendue a été que tous les minéraux, à l'exception de l'or et de l'argent, appartenaient aux provinces.

Le gouvernement fédéral a aussi prétendu avoir le contrôle des pêcheries, mais la décision rendue a été que si le gouvernement fédéral pouvait contrôler la méthode de prendre les poissons et de déclarer quand la saison serait close, ou ouverte, pourtant le droit sur le poisson lui-même appartenait aux provinces et que si la province ne pouvait pas limiter l'emplacement où le porteur de permis pouvait pêcher, pourtant la province avait le pouvoir d'émettre des permis et aujourd'hui la province d'Ontario peut émettre des permis pour pêcher dans la baie Georgienne ou dans le lac Supérieur ou dans les eaux intérieures. La question de la juridiction sur les cours d'eau a été portée devant le Conseil privé et le droit des provinces sur les cours d'eau a été établi. Ce ne sont pas les cours d'eau qui font les pouvoirs hydrauliques, et je n'ai aucun doute que les décisions des tribunaux seront que les pouvoirs hydrauliques devraient être controlés par la province. Jusqu'à maintenant, nous n'avons jamais entendu dire qu'il y ait eu un débat soulevé au sujet de savoir si les pouvoirs hy-

drauliques appartenaient à aucune autre autorité que celle des provinces, mais maintenant, on prétend que le Parlement a le pouvoir d'autoriser une compagnie à utiliser ces pouvoirs hydrauliques et à priver les provinces de leur contrôle. A l'avenir, on prétend que les compagnies pourront obtenir leur autorisation du gouvernement fédéral et supplanter les provinces dans ces droits qui leur appartiennent. Je n'hésite pas à penser que si cette question est débattue devant le plus haut tribunal de l'empire, la décision sera que la province d'Ontario a le pouvoir suprême.

En conséquence de ses droits indubitables la province d'Ontario a créé une commission de pouvoirs hydro-électriques et cette commission a signé des contrats par lesquels elle vend de la force aux municipalités, aux manufacturiers, et à tous les autres qui désirent utiliser les forces électriques.

Le gouvernement d'Ontario a l'espoir de développer une grande partie de ces pouvoirs électriques qui existent à l'état latent, qui appartiennent à la province et dont elle a l'intention de tirer parti. Ceux qui ont étudié avec attention cette question disent qu'il y a assez de pouvoirs hydrauliques dans la province d'Ontario pour faire tourner tous les volants des machines, pour actionner toutes les usines, pour éclairer toutes les cités, les villes et les villages, pour fournir à chaque manufacturier un pouvoir électrique et à tous les fermiers la force nécessaire pour actionner leurs batteuses et pour éclairer leurs demeures et leurs granges. Le gouvernement d'Ontario a en vue d'utiliser cette force et de la réglementer de telle façon que justice soit faite à tous, et injustice à personne. Mais le but de cette compagnie qu'on nous demande aujourd'hui d'autoriser est d'empiéter sur les droits sacrés de la province et de s'immiscer dans son administration. Le Parlement consentira-t-il à permettre à cette compagnie de dépouiller la province de ce qui lui appartient?

Cette question des droits fédéraux et provinciaux est une question brûlante dans les différentes provinces et si le Gouvernement continue son système d'intervenir dans les droits provinciaux, le moment peut venir et viendra sans doute, où une lutte violente s'élèvera entre les provinces et l'autorité fédérale. Aux Etats-Unis l'intervention de l'autorité fédérale dans les droits des états a amené la sécession de beaucoup d'états de l'Union. Qui sait si nous n'allons pas faire naître le même état de choses au Canada, si le Parlement continue d'année en année son système d'empiètement sur les droits des provinces. Par son intervention maladroite, et je le dis avec intention, dans les droits du Manitoba, le Gouvernement actuel a poussé le Manitoba à se révolter contre l'autorité fédérale. La province du Manitoba a envoyé au Parlement une majorité de députés opposés au Gouvernement actuel, parce que le Gouvernement était intervenu dans ses droits indiscutables.

Sir WILFRID LAURIER: A quelle époque?

M. SPROULE: Relativement à l'extension des limites de la province, relativement aux droits d'enseignement de la province, et relativement à d'autres choses dont le résultat a été de créer au Manitoba un sentiment nettement hostile contre le Gouvernement fédéral. La même chose s'est passée en Colombie-Anglaise. Le refus absolu du gouvernement fédéral de soumettre les réclamations de la province à un tribunal compétent et indépendant, et l'intervention dans la question de savoir qui aurait le droit d'occuper son territoire, a presque entraîné dans la Colombie-Anglaise une révolte contre les autorités fédérales et une grande majorité de députés de cette province ont été envoyés ici pour s'opposer au Gouvernement. Malgré l'expérience que le Gouvernement a eue avec ces deux provinces, il semble désireux de provoquer un antagonisme avec la grande province d'Ontario en lui enlevant l'autorité qu'elle a le droit d'exercer. Je dis que le Gouvernement, en poussant également la province d'Ontario à la révolte, si cette politique maladroite est poursuivie, il ne s'écoulera pas longtemps avant que le gouvernement actuel s'aperçoive que la province d'Ontario est aussi fortement soulevée contre lui que le sont les provinces de la Colombie-Anglaise et du Manitoba. La conduite du Gouvernement invite à cette dispute. On dit que si vous marchez sur un ver il se retournera et je dis aussi que ce Gouvernement piétine sur une autorité qui est trop grande et trop puissante pour ne pas être reconnue à l'avenir.

Si le Gouvernement continue cette politique stupide dans l'intérêt des spéculateurs ou des spoliateurs, peu m'importe comment vous les appelez, il y a un jour de menaces qui gronde et qui amènera une rupture dont le Canada, en tant que fédération, aura beaucoup à souffrir. Je vous avertis que vous marchez sur un terrain dangereux et le premier ministre ferait bien de rappeler à ses amis qui suivent cette voie, sans s'occuper des conséquences qui peuvent en résulter, qu'ils interviennent dans ce que la province croit être ses droits indiscutables.

M. MACDONELL: Je n'ai qu'un mot à dire pour donner à mon honorable ami et savant confrère de Carleton (M. Carvell) un renseignement sur un ou deux points. Son zèle extrême pour défendre les intérêts de son voisin l'a entraîné un peu plus loin que la position légale qu'il a essayé de garder. L'honorable député n'était pas

à sa place ce matin, sans quoi il aurait entendu la réponse que j'ai faite à l'affirmation que le terrain descendait jusqu'au bord de l'eau et accordait aux concessionnaires la superficie entière, parce que, comme je l'ai fait remarquer dans la concession de la couronne, il y a une réserve d'environ cinq pour cent pour les chemins et les routes, grâce à laquelle la couronne pouvait faire son propre choix partout où il lui plairait sur cette propriété.

M. CARVELL: Mon honorable ami sait-il qu'il a été déclaré par l'honorable député de Rainy-River, que cette option avait été prise et que l'arpenteur général d'Ontario lui avait dit que la couronne n'irait pas plus loin?

M. MACDONELL: L'honorable député de Rainy-River n'a pas déclaré autre chose, que certaines étendues avaient été ouvertes sur cette propriété, mais il n'a pas dit que la couronne avait profité de son droit de prélever cinq pour cent du terrain.

M. CONMEE: Evidemment l'honorable député n'a pas compris mes paroles. J'ai expliqué les circonstances dans lesquelles la couronne était appelée à exercer son droit de faire les chemins publics et d'utiliser la réserve de cinq pour cent dans la concession, et j'ai signalé que l'on avait construit deux routes principales, avec un ou deux embranchements, qui allaient jusqu'au bord de l'eau.

Ils furent priés de faire d'autres chemins, et la réponse du ministre des Terres de la couronne, l'honorable M. Gibson, fut que la couronne avait exercé son droit, puisqu'elle avait utilisé la réserve de 5 p. 100.

M. MACDONELL: J'accepte la déclaration de l'honorable député; mais j'aimerais à savoir s'il n'a jamais entendu dire que ce n'est pas cette réserve de 5 p. 100 qui avait été utilisée.

M. CONMEE: Ce ne pouvait être une autre.

M. MACDONELL: En second lieu, l'honorable représentant de Carleton a insisté beaucoup sur la cause de la compagnie Kewatin Power contre la ville de Kenora; l'honorable représentant d'Essex-sud (M. A. H. Clark) a aussi fait allusion à cette cause. S'ils examinent ce cas avec soin, ces deux honorables députés s'apercevront qu'on se borne à décider qu'à l'égard de cours d'eaux ordinaires situés à l'intérieur du pays, la présomption c'est que le lit du cours d'eau jusqu'à la moitié de sa largeur appartient au concessionnaire de l'Etat. Ce n'est là qu'une présomption et il peut en être tout autrement dans la pratique. Mais cette règle n'est pas applicable dans le cas d'une rivière internationale. Le juge en chef Moss, en rendant son jugement s'est exprimé en ces termes:

Mais dans l'espèce nous n'avons pas à faire aux Grands lacs ni à une rivière formant partie de la frontière internationale.

Et ainsi de suite du commencement à la fin. Les rivières formant la frontière internationale sont particulièrement exceptées de l'application de cette règle. De sorte que tout ce plaidoyer de l'honorable représentant de Carleton aurait eu tout autant de force s'il n'avait jamais été prononcé.

M. BLAIN: Lors de la délibération de cette affaire devant le comité des bills d'intérêt privé, le gouvernement d'Ontario a envoyé ici un représentant spécial. En dépit de la protestation faite de la part du gouvernement d'Ontario, le comité a adopté le projet de loi dans les termes où il avait été déposé, comportant toutes les dispositions condamnables que l'honorable député (M. Conmee) a depuis offert de radier. C'est ce qui me fait dire qu'en toute justice le gouvernement d'Ontario devrait être mis encore une fois à même de se faire entendre devant le comité.

Sûrement, après avoir refusé de tenir compte le moindrement des représentations du gouvernement de l'Ontario exprimées par M. Blackstock, l'honorable député ne dira pas que ce serait traiter avec justice le gouvernement de cette province que de faire voter ce projet de loi par la Chambre sans lui fournir une autre occasion de se faire entendre. Je mets le premier ministre au défi de déclarer, en sa qualité de champion des droits provinciaux, que ce serait juste. Nous qui habitons la province d'Ontario nous nous intéressons spécialement à cette question. Durant nombre d'années les partisans du très honorable premier ministre se sont vantés d'être les seuls champions des droits provinciaux. Tout en se glorifiant de cette manière, ils voyaient à assurer les intérêts de leurs propres amis. Tout en se posant en défenseurs des droits du peuple de l'Ontario, ils accordaient des faveurs spéciales à leurs propres amis dans cette province. Quelque temps ils prétendirent que, sur la demande des habitants, on pouvait fort bien exporter aux Etats-Unis tout le bois de la province d'Ontario pour être scié là-bas, et entre temps ils se proclamaient les champions des droits des provinces. Cette question fut soulevée à la législature par le parti libéral-conservateur alors que l'honorable député y siégeait; les conservateurs prétendaient qu'il ne fallait pas permettre l'exportation du bois de la province en vue de l'alimentation des scieries des Etats-Unis; qu'il fallait exiger le sciage de ce bois dans l'Ontario, et l'honorable député a voté contre cette résolution dans la législature de l'Ontario. Cette question a été débattue par les deux partis dans la province, et dès que les électeurs se furent rendus compte de l'attitude du parti

libéral-couservateur sur cette question, la législature dut s'y conformer, et il fut interdit désormais d'expédier notre bois aux Etats-Unis à l'état brut; on fut obligé d'en opérer le sciage dans la province même. Cependant, il ne s'agit pas de cela pour le moment; c'est une simple observation que je fais en passant en réponse au premier ministre et pour rappeler le souvenir du ministre des Chemins de fer qui faisait alors partie de la législature, et était le champion distingué de l'autonomie provinciale.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député n'est pas du tout au courant.

M. BLAIN: Mais si. L'honorable ministre va-t-il nier que l'obligation de scier le bois dans l'Ontario même ait été imposée par le parti conservateur.

M. CONMEE: De quel bois parlez-vous?

M. BLAIN: Du bois pris sur les terres de la Couronne. Je mets le ministre des Chemins de fer au défi de le nier.

L'hon. M. GRAHAM: Si l'honorable député veut se donner la peine d'étudier la question, il constatera que c'est M. Miscampbell, et non pas M. Meridith, qui a présenté à la législature une résolution à cet effet.

M. CONMEE: Longtemps après que M. Meredith eût quitté la Chambre.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une résolution qui fut soumise à la Chambre dans des circonstances particulières, et qui fut rejetée comme beaucoup d'autres. Le parti libéral reprit la question un peu plus tard et fit voter une loi rendant obligatoire le sciage du bois dans la province même.

M. BLAIN: J'accepte cette déclaration; le parti libéral a fait voter la loi; mais d'année en année il a permis son exportation de la province, et de l'aveu même de l'honorable ministre c'est un conservateur, et non pas un libéral qui a été le premier à saisir la législature de l'Ontario d'une telle proposition. La mesure a été adoptée par les libéraux sur les instances des conservateurs.

L'hon. M. GRAHAM: Allons donc!

M. BLAIN: L'honorable ministre le sait fort bien.

M. CONMEE: Non, je le nie; ça été un sujet de discussion durant nombre d'années.

M. BLAIN: Il va nier, je suppose, que son parti accordait des faveurs spéciales à ses amis, comme, par exemple, des terrains forestiers au capitaine Sullivan.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre. C'est l'article 1 qui se trouve en délibération. Il est de nature à permettre beaucoup de latitude dans la discussion, et je n'entends aucunement la restreindre; mais tout argument avancé par l'honorable député doit se rattacher de quelque manière à l'article 1, et les questions soulevées ne doivent pas être dicutées en elles-mêmes mais en autant qu'elles ont rapport à cet article.

M. BLAIN: J'accepte la décision du président; je me bornais à répondre au très honorable premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER: En discutant M. Miscampbell, vous êtes à côté de la question.

M. BLAIN: Le très honorable premier ministre a soulevé la question de l'attitude des deux partis à l'égard de l'autonomie provinciale et je le réfutais.

L'hon. M. GRAHAM: Vous ne l'avez pas très bien réfuté.

M. BLAIN: Je n'insisterai pas davantage; ma prétention c'est que notre comité agirait équitablement en renvoyant le projet corrigé au comité des bills d'intérêt privé pour examen ultérieur, afin de permettre au gouvernement de l'Ontario d'y envoyer un représentant et d'exposer ses vues à l'égard du projet de loi. C'est ici, on ne saurait le contester, un empiètement ment de l'Ontario. Les changements mêmes qui ont été faits au projet de loi depuis son dépôt le montrent bien. Je suis persuadé que le premier ministre veut se montrer juste envers la Chambre et la province de l'Ontario, et qu'il ne voudrait pas prêter la main à l'adoption forcée de ce projet de loi, sans fournir à la province l'occasion d'envoyer un représentant devant le comité des bills d'intérêt privé, car le projet de loi sous sa forme modifiée n'a pas été soumis au comité. La Chambre ne devrait pas adopter un projet de loi de la nature de celui-ci, qui dépouille de ses droits la population de l'Ontario pour les attribuer à une entreprise commerciale.

M. MIDDLEBRO: D'après les arguments qui ont été avancés par les honorables députés de la droite, il semblerait que le droit de notre Parlement de légiférer sur ce sujet ait surtout pour base l'autorisation que nous donnons à cette compagnie d'exporter ses produits aux Etats-Unis; cette circonstance confèrerait à notre Parlement juridiction exclusive. L'honorable représentant de Carleton (M. Carvell), le ministre de la Justice et le premier ministre ont émis cette prétention. Effectivement, il ne me paraît pas que la disposition de l'acte de l'Amérique britannique du Nord ait eu pour objet de conférer cette juridiction à

notre Parlement par le moyen de la simple insertion dans un projet de loi d'un article accordant un droit dont nous ne sommes pas à même d'assurer la jouissance, et que le bénéficiaire n'est pas lui-même en état d'exercer. Quand nous autoriserions cette compagnie à exporter aux Etats-Unis l'énergie qu'elle développe, cette compagnie n'en a pas plus le droit par elle-même d'effectuer cette exportation sur les Etats-Unis, et nous-mêmes nous ne pouvons la forcer à faire ce que nous disons qu'elle a le droit de faire. En d'autres termes, nous ne sommes pas plus à même légalement d'autoriser cette compagnie à exporter la force aux Etats-Unis que la province d'Ontario elle-même ne l'est. Le très honorable premier ministre déclare que parce que cette compagnie peut incidemment être dans la nécessité d'installer des poteaux et des lignes au-delà des limites de l'Ontario, et en pays étranger, cette circonstance suffit pour assurer la compétence de notre Parlement. Le très honorable premier ministre reconnaîtra que si une législature provinciale peut autoriser une compagnie à construire une voie ferrée destinée à pénétrer dans l'état du Maine, à beaucoup plus forte raison pourrait-on autoriser l'exportation de l'énergie par des compagnies de transport devant opérer aux Etats-Unis. Je citerai un cas à ce propos. Dans la province du Nouveau-Brunswick, il y a quelques années, la législature provinciale autorisa une compagnie de chemin de fer à construire dans la province une voie ferrée qui devait se prolonger jusque dans l'état du Maine. En effet, c'est ce qui arriva, la compagnie s'y étant fait autoriser au préalable par l'assemblée législative de l'état en question. Au cours d'un procès, un actionnaire plaida que la législature provinciale n'avait pas le droit d'occorder cette autorisation à la compagnie, parce que le chemin de fer s'étendait en pays étranger, et il s'agit alors de décider si la législature provinciale avait le droit de constituer cette compagnie en corporation, sachant qu'elle allait prolonger sa voie jusque dans l'état du Maine.

La cour a répondu comme suit à cette question:

Le fait que la législature d'un pays étranger a autorisé la construction d'une ligne de chemin de fer dans ce pays afin de le raccorder à un chemin de fer provincial n'affecte pas le moins du monde le droit qu'a la législature de la province de légiférer relativement à cette voie ferrée dans les limites de la province.

Nous ne pouvons légiférer dans un pays étranger et le fait que le présent bill mentionne l'autorisation de prolonger des lignes de tranmission aux Etats-Unis d'Amérique n'empêcherait pas le parlement d'Ontario d'accorder à cette compagnie tous les droits, pouvoirs et privilèges dont elle pourrait jouir dans la province d'Ontario. Si vous demandez le pouvoir de transmettre votre électricité d'une province à l'autre, alors la juridiction appartiendrait au parlement fédéral, mais nous n'avons pas juridiction en ce qui concerne la transmission d'une province à un pays étranger. Si mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) veut examiner la teneur du paragraphe qu'il cite, savoir: "Travaux locaux des provinces autres que ceux-ci sont de la classe suivante,"—c'est-à-dire tous les travaux locaux sont sous la juridiction exclusive d'Ontario sauf les classes suivantes:

Lignes de navires à vapeur et autres, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à toute autre partie de la province ou s'étendant en dehors des limites de la province.

Les mots "s'étendant en dehors des limites de la province" veulent dire à mon sens, s'étendant à quelques districts non organisés, car cet acte a été passé en 1867 et il y avait alors d'autres territoires dans le Dominion en dehors des provinces, de sorte que cette exception avait pour but de s'appliquer aux cas où le chemin de fer doit s'étendre à quelques districts non organisés, mais non aux pays étrangers. Prenez l'exemption suivante:

Lignes de steamers entre les provinces et tout pays britannique ou étranger.

Cela s'appliquerait à une ligne allant aux Etats-Unis, que la province n'aurait pas le droit d'autoriser.

M. LENNOX: Mon honorable ami de Peel (M. Blain) a fait il y a un instant une proposition qui n'a pas été reçue avec toute l'attention qu'elle mérite, et c'est à l'effet que ce bill est virtuellement un nouveau bill.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. LENNOX: Je sais qu'il y a des gens qui ne se rendent pas compte de ce que cela comporte. Si c'était un nouveau bill, débarrassé de tout ce qui le rend inacceptable, nous pourrions comprendre qu'il ne serait peut-être pas nécessaire de donner au Gouvernement d'Ontario l'occasion d'exprimer ses vues à ce sujet devant un comité de cette Chambre. Mais ce nouveau bill, non-seulement élimine certaines particularités mais il en introduit d'autres. D'après les avis d'amendements que nous avons eus, on nous propose d'intercaler tout ce bill d'expropriation pour des fins d'électricité, qui a été passé en 1897, et en conséquence il est tout aussi important que le gouvernement d'Ontario ait l'occasion d'être entendu à ce sujet. Il contient des dispositions qui sont tout aussi dangereuses et même plus que celles que nous avions dans l'ancien bill. Le gouvernement d'Ontario est le meilleur juge de ce qui affecte sérieusement cette province. Que cela plaise ou non à nos amis de la droite, le peuple d'Ontario a, par une

immense majorité, confié ses affaires à sir James Whitney et à son cabinet; et ces représentants ont le droit d'être entendus. Lorsque le premier bill a été introduit, l'honorable promoteur du bill a dit qu'il était impeccable sous tous les rapports, et cela tout aussi formellement qu'il l'affirme au sujet du présent bill. Ce dernier bill ayant été rejeté le 19 du mois dernier, il se présente maintenant avec une proposition toute différente, admettant par là même qu'il était d'abord dans l'erreur. Eh bien, je suis très fortement convaincu qu'il est également dans l'erreur aujourd'hui. Il n'y a pas quinze jours, le premier ministre déclarait qu'il respecterait les droits des provinces mais il tergiverse aujourd'hui. Assurément, lorsque l'on empiète sur le programme progressif du gouvernement d'Ontario en ce qui concerne les chutes d'eau, comme on le fait au moyen de ce bill, il n'est que juste que ce Gouvernement ait le droit de comparaître devant ce Parlement ou devant le comité pour exposer sa cause. Outre qu'elle est l'une des anciennes et des grandes provinces, l'Ontario est la province qui a combattu au premier rang pour les droits provinciaux; et après avoir établi ses droits comme province après une longue série de luttes, elle vient maintenant demander au Parlement de ne pas adopter une mesure comme celle-ci, qui empièterait sur ses droits. Mon honorable ami dit qu'il est l'un des champions des droits provinciaux.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. LENNOX : Je ne voudrais lui ravir aucun de ses lauriers, et je serais peiné de le voir jeter une ombre sur sa réputation à cet égard, mais quel que soit celui qui a combattu le plus vaillamment pour les droits provinciaux, c'est la province d'Ontario qui a livré la bataille.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. LENNOX: C'est la province d'Ontario qui a gagné la bataille, et c'est la province d'Ontario dont mon honorable ami de Thunder-Bay est l'un des distingués représentants en cette Chambre, dont les droits sont menacés aujourd'hui. Aujourd'hui, c'est Ontario. Demain, ce sera peut-être la Colombie-Anglaise ou Québec. Que le premier ministre se souvienne qu'il s'agit ici d'une question qui concerne à la fois les droits provinciaux et fédéraux. Je le répète, si nous voulons développer le Canada, nous ne saurions le faire qu'en voyant à ce que les droits de toutes les parties du Dominion soient respectés, non seulement leurs droits mais leurs préjugés et, autant que possible, la volonté de chaque partie du Dominion. Nous sommes aujourd'hui à une époque dangereuse de notre histoire. Je suis convaincu qu'il ne se présente pas devant la Chambre de question plus dangereuse que la question des droits provinciaux. Examinez la position géographique de ce pays. Voyez jusqu'à quel point les intérêts du Canada sont divers, et ne fermez pas les yeux de crainte de constater le fait qu'il y a aujourd'hui du mécontentement dans un grand nombre de provinces en ce qui concerne la manière d'agir du Gouvernement. Les froissements s'accentuent de jour en jour, et il arrivera un temps où la tension ne sera plus supportable. Nous verrons alors certaines provinces désireuses de sortir de la Confédération où leurs droits ne sont pas suffisamment reconnus. Je ne crois pas que ce soit Ontario. Je ne crois pas que ce soit Québec; je crois que le danger est surtout dans les provinces de l'Ouest. J'engage de nouveau le premier ministre à ne pas repousser l'appel de mon honorable ami de Peel (M. Blain). Ne repoussez pas cette objection d'un seul geste de la main en disant: J'ai beaucoup de respect pour les comités qui nous soumettent ces bills. Dans le cas actuel, cet argument n'a pas son application. Le bill qui nous est actuellement soumis est nouveau, pour ainsi dire. C'est virtuellement une législation nouvelle, adoptant un nouveau principe, et il est juste que le gouvernement d'Ontario ait l'occasion de comparaître devant ce Parlement et d'y exprimer ses vues.

Sir WILFRID LAURIER: Il est parfaitement vrai que c'est la province d'Ontario qui a livré le combat pour les droits provinciaux, et il est parfaitement vrai que mon honorable ami n'a guère aidé à ce combat. Il est également vrai que lui et ses amis étaient contre nous dans cette bataille et que la gloire de la victoire revient aux libéraux d'Ontario. Mais la conversion tardive de mon honorable ami n'en est pas moins la bienvenue. Après avoir prononcé un excellent discours il a terminé par le vieux refrain: Ontario, Ontario. Mon honorable ami dit que je devrais faire quelque attention à la requête de mon honorable ami de Peel (M. Blain) Si je n'ai pas fait attention à la requête de l'honorable député de Peel, ce n'est pas par manque de courtoisie envers cet honorable député. Mon honorable ami dit que nous avons aujourd'hui un nouveau bill. Cela est vrai, mais l'ancien bill a été amendé pour faire droit aux demandes des représentants du gouvernement d'Ontario qui ont comparu devant le comité.

M. BLAIN: Le gouvernement d'Ontario est encore opposé au bill, nonobstant les changements et les modifications.

Sir WILFRID LAURIER: Le gouvernement d'Ontario s'oppose-t-il par exemple à ce deuxième article du bill:

Les travaux autorisés par cet acte sont déclarés pour l'avantage général du Canada.

Si j'ai bien compris, M. Blackstock s'est fortement opposé à cela. Mon honorable ami prétend-il que le gouvernement d'Ontario veut que ces articles soient maintenant rétablies?

M. BLAIN: Non.

Sir WILFRID LAURIER: Puis, le gouvernement d'Ontario s'est opposé à ce que les pouvoirs d'expropriation fussent enlevés en ce qui concerne la rivière Nipigon. Mon honorable ami veut-il que cela soit rétabli également? De fait, ce bill a été amendé sous tous rapports dans le sens désiré par la province, et je ne suis pas sûr que nous ne consentions pas également à la demande de la province, lorsqu'il s'agira de considérer le pouvoir d'expropriation sur la rivière Pigeon, nous verrons alors si l'on empiète ou non sur les droits de la province. Si l'on empiète sur les droits de la province à la rivière au Pigeon, nous étudierons cette question en temps et lieu et je verrai si je puis appuyer mon ami.

M. BLAIN: Le très honorable ministre m'a demandé si je m'oppose à l'article 2 déclarant que les travaux autorisé par le présent acte sont dans l'intérêt général du Canada. Mon très honorable ami a raison de dire que cela était dans le bill primitif adopté par le comité. Mais en vertu de l'amendement de l'honorable auteur du bill, cet article a été biffé. Je dirai à ce sujet que cela est parfaitement d'accord avec le programme du gouvernement d'Ontario, et pour ma part, je n'y ai aucune objection. Mais mon très honorable ami oublie les points d'une importance capitale—tous ces autres points sont secondaires—le point le plus important pour le gouvernement d'Ontario; le point le plus important dans le débat de cet après-midi, de l'avis des membres de la gauche, c'est que le gouvernement fédéral tente de légiférer sur une question qui est du ressort exclusif de la législature d'Ontario. C'est là toute la question.

M. CONMEE: Je dois rappeler à l'honorable député que l'honorable député d'Algoma (M. Boyce) a donné avis d'un amendement et je crois qu'il est raisonnable de supposer que cet honorable député a discuté cet amendement avec les représentants du gouvernement d'Ontario, et que ceux-ci en sont satisfaits.

M. BARR: Je maintiens que c'est une des questions les plus importantes que nous ayons eu à discuter au cours de la présente session. L'entreprise n'est pas dans l'intérêt du Canada, en général, et dès que ce caractère répréhensible du bill fut signalé, le Gouvernement consentit à y remédier. Nous avons fait observer que ce n'était pas une entreprise dans l'intérêt du pays en général, puisqu'il ne s'agissait que de l'exploitation d'une chute d'eau, dans une seule partie de la rivière. Le ministre de la Justice a déclaré que l'entreprise pouvait être considérée comme étant et comme n'étant pas dans l'intérêt général du Canada, et cette partie du bill fut éliminée. Pourquoi? Parce que l'opposition l'a combattue, non seulement devant le comité, mais dans cette Chambre. Il est résulté de la discussion que l'obligation était manifeste et le promoteur du bill consentit à rayer cette disposition. Il est d'ailleurs disposé à faire toute sorte de concessions. Tout ce qu'il veut c'est de faire adopter le bill et il s'imagine qu'il pourra revenir à la charge l'an prochain et obtenir ce qu'il désire. Qu'il obtienne la moindre chose, qu'il réussisse à faire partager la juridiction entre ce Parlement et la Législature d'Ontario et il sera satisfait. Je m'étonne d'entendre l'honorable premier ministre dire qu'il a toujours été le champion des droits provinciaux. Quand je siégeait dans la législature provinciale et quand nous combattions pour les droits des provinces, lui et moi, nous avons toujours été d'accord pour appuyer le Gouvernement. (Exclamations.)

Chaque fois que le gouvernement Mowat était dans son droit, nous avons pris fait et cause pour lui. En toute circonstance nous lui avons donné toute l'aide possible et nous lui avons dit : Nous voulons que vous luttiez jusqu'au bout et que vous fassiez décider la question par le plus haut tribunal non seulement du pays, mais de l'empire.

Si l'honorable premier ministre était alors un zélé défenseur des droits provinciaux, il ne l'est plus aujourd'hui. L'honorable député de Peel (Blain) a fait une proposition très raisonnable. Il demande que ce bill soit renvoyé devant le comité, pour que le gouvernement d'Ontario ait la chance d'être entendu. Il ne peut pas se faire entendre dans le moment et le bill dans sa forme n'est pas moins mauvais que lorsque l'opposition a réussi à le faire rejeter, après une lutte acharnée.

Par ce nouveau bill nous usurpons une autorité qui ne nous appartient pas. Nous entreprenons de voter un des bills les plus importants qui soient venus devant la Chambre, sans le faire étudier par un comité, pour permettre à tous les intéressés qui ne font pas partie de cette Chambre d'être entendus, de combattre le bill, si c'est nécessaire. En dehors de cette Chambre personne n'a le droit d'être entendu sur ce bill. C'est un principe des institutions britanniques que tous les projets de loi soient renvoyés devant un comité, pour permettre à ceux dont les droits sont affectés, de se présenter devant le comité et d'exposer leurs objections. Dans le présent cas, ce droit leur est refusé. L'opposition l'a réclamé, mais les honorables députés de la droite refusent de le reconnaître.

Pourquoi? Ont-ils peur du peuple? Ont-ils peur du gouvernement d'Ontario? Pourquoi s'écarter de la règle ordinaire? Quelle urgence y a-t-il? Si ce bill est adopté et si nous acceptons les explications de l'honorable premier ministre, tous les bills concernant les chutes d'eaux ou autres ressources naturelles de la province d'Ontario pourront être votés par le parlement fédéral, pourvu que les promoteurs s'entendent avec une compagnie des Etats-Unis ou d'un autre pays. S'il en doit être ainsi, le parlement fédéral pourra étendre sa juridiction sur toutes les chutes d'eau d'Ontario.

Nous désirons fortement conserver ces richesses. Le gouvernement d'Ontario a plus fait depuis deux ans, pour la conservation des chutes, par l'institution d'une commission, pour l'exploitation de ces pouvoirs, que tout autre gouvernement depuis la confédération. Si le premier venu peut présenter un projet de loi de cette nature, concernant un pouvoir hydraulique d'Ontario, le gouvernement de cette province aura les mains liées. Le travail de ces dernières années deviendra inutile et ce Parlement usurpera une autorité que la constitution n'a jamais entendu lui conférer.

Dans ces circonstances, l'opposition est justifiable de faire tout en son pouvoir pour maintenir les droits de la province. Le promoteur du bill dit qu'aucun droit n'est affecté, que le Gouvernement a épuisé son cinquième, vu qu'il y a deux chemins, l'un allant vers le Nord, et l'autre vers le Sud; mais nous a-t-il donné la preuve que ce cinquième du Gouvernement est épuisé? N'avons-nous pas raison de croire que le Gouvernement a encore en réserve une partie considérable de ce cinquième? Le Gouvernement a-t-il même construit un chemin le long de la rivière, ou d'une partie quelconque de la rivière? L'adoption de ce bill créerait un conflit immédiat entre la province et le gouvernement fédéral. Nous ne savons pas à qui appartient la propriété dont nous disposons par ce bill. Nous sommes en ce moment sur l'article 2.

M. LENNOX: Non; sur l'article 1er.

M. BARR: L'article suivant est l'article 2 et qu'y voyons-nous? Un seul de ceux qui demandent cette charte habite Ontario; les autres, ou du moins trois d'entre eux habitent les Etats-Unis et le cinquième, le Manitoba.

Nous perdrions beaucoup moins de temps si le Gouvernement consentait à suivre la même procédure que pour tous les autres bills, et s'il consentait à ce qu'il soit renvoyé devant le comité, comme le demande l'honorable député de Peel (M. Blain) pour être étudié et discuté.

Un DEPUTE: Adopté.

M. BARR: Ce n'est pas en criant "adopté" qu'on fera voter ce bill. Il y a sur les bancs de la droite deux ou trois honorables députés qui semblent croire que leurs commettants les ont envoyés ici pour crier "adopté". Si on se donnait la peine de rechercher ce qu'ils ont fait depuis qu'ils sont ici, on constaterait que leur travail s'est borné à crier "adopté".

Ce bill est trop important pour être voté à toute vapeur comme quelques uns le voudraient. Nous avons réglé la question que le gouvernement provincial a tous les pouvoirs nécessaires pour autoriser cette compagnie à s'entendre avec une compagnie américaine pour l'exploitation d'une usine de force motrice. C'est le gouvernement provincial qui est le mieux en état de savoir si, dans l'intérêt du public, ce bill doit être adopté ou rejeté.

Je demande aux représentants des autres provinces de bien refléchir avant d'appuyer ce bill. Une autre fois, ce sera peut-être les droits d'une autre province qui seront en jeu et alors ils auront besoin du concours des députés d'Ontario qui se sont toujours montrés les défenseurs des droits provinciaux.

Il ne faut pas oublier qu'Ontario est la première province de la Confédération; qu'elle progresse plus rapidement que toute autre et qu'elle insistera pour que ses droits soient respectés. Quand les libéraux étaient au pouvoir dans Ontario, ils se vantaient d'être les champions des droits des provinces et demandaient justice pour Ontario, mais leurs amis dans cette Chambre semblent avoir renié ce principe.

M. BRISTOL: A tort ou à raison, la province, au nom des principes, s'oppose à l'adoption de ce bill et l'honorable premier ministre nous dit que des modifications importantes ont été faites au projet depuis que les autorités de cette province se sont prononcées. Je suis convaincu que personne ne désire plus que le premier ministre que la bonne entente règne entre lui et les différentes provinces, et je ne puis comprendre pourquoi il n'a pas accepté sur le champ la proposition si raisonnable de réserver le bill pendant quelques jours, ce qui aurait évité ce long débat.

Je ferai observer de plus que personne ne possède une copie imprimée de ce bill tel que modifié. Dans ces circonstances, vu son attitude passée sur cette question, et dans l'intérêt de la dignité inhérente à sa fonction de premier ministre, il me semble qu'il pourrait se montrer plus que courtois envers la province d'Ontario.

Je n'entreprendrai pas de discuter la question de juridiction; je suis assez porté à croire qu'il puisse y avoir et même qu'il y ait juridiction concurrente; j'ai toujours porté un vif intérêt à tous les bills de cette nature qui sont venus devant la Chambre et j'en suis venu à la conclusion qu'il devrait y avoir un principe fondamental pour servir de règle de conduite à ce Parlement.

J'ai souvent conseillé d'adopter comme principe la règle posée par l'acte de l'Amérique Britannique du Nord et de laisser à la juridiction provincial toute entreprise d'une nature locale, avec la réserve que si la chose était nécessaire à l'exploitation de l'entreprise, les intéressés pourraient s'adresser au parlement fédéral, pour en obtenir les pouvoirs nécessaire à cette exploitation.

Je ferai remarquer à l'honorable premier ministre que dans le bill actuel, la partie semble l'emporter sur le tout, car la partie la moins importante de l'entreprise est la pose des fils à travers la frontière. La seule chose dans le bill qui puisse motiver l'intervention de ce Parlement, c'est le sous paragraphe b) du paragraphe a) qui autorise la compagnie a relier les fils de sa ligne avec ceux de lignes semblables aux Etats-Unis.

M. CONMEE: Et que dites-vous de la construction de travaux sur un cours d'eau internationale?

M. BRISTOL: La partie réelle de cette entreprise comprend les bâtisses, les travaux, les dynamos, les machines, etc., qui coûteront des millions de dollars. Tout cela sera situé dans Ontario. La partie la moins importante de l'entreprise, et la seule qui puisse motiver l'intervention de ce Parlement, c'est la pose des fils qui transmettront l'énergie aux Etats-Unis, et je crois que ce point peut être réglé par la loi générale, concernant l'exportation de l'énergie, qui a été votée à l'occasion de la "Niagara Power Company". Que l'honorable premier ministre n'oublie pas que le Canada est un jeune pays qui espère être, avant cent ans, la partie la plus importante de l'empire britannique, et que plus tard le parlement canadien n'aimerait pas à être entravé par des entreprises locales.

Le Parlement et le pays ont à étudier des questions assez importantes pour occuper le premier ministre et tous les membres de la Chambre toute leur vie durant, et nous n'avons pas à nous préoccuper plus qu'il ne faut des entreprises à caractère purement local. Loin de moi la pensée de chercher à entraver le progrès de mon pays. Dans le cas actuel, il ne s'agit pas pour moi d'une question personnelle, mais plutôt d'une question de principe: celle de savoir ce qui est le plus conforme à l'intérêt de la nation.

En posant en principe que les provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et les autres légifèreront à l'égard de leurs entreprises électriques et de la force hydraulique, et que nous nous réservons le droit de réglementer l'exportation de la force motrice quand il y aura lieu de l'exporter, je considère qu'il n'y a guère de chance de se tromper. Si l'on avait étendu le principe de la juridicion provinciale au grand nombre de chemins de fer électriques que le parti fédéral a autorisés, on se serait dispensé de faire bien des lois inutiles.

Tel est, dans toute sa vérité, le principe des droits des provinces pour lequel le premier ministre et ses amis politiques ont combattu; je les félicite d'avoir livré ce combat et remporté la victoire. Respectons ce principe: nous aurons la paix. En laissant aux provinces le droit de légiférer à l'égard des travaux et entreprises qui les concernent exclusivement, et en bornant notre intervention aux besoins de ce que je pourrais appeler les " relations étrangères", nous resterons dans la limite des attributions assignées au parlement fédéral et solutionnerons ces questions à la façon d'hommes d'Etat vraiment éclairés.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami (M. Bristol) n'était pas ici quand la question vint en discussion pour la première fois et que la province d'Ontario eut l'occasion de faire connaître son sentiment sur ce point. J'approuve le but que poursuit le gouvernement d'Ontario en cherchant à garder la haute main sur les forces hydrauliques de la province, mais avec cette réserve toutefois, que l'exécution de travaux de cette nature sur les rivières internationales relève de la juridiction fédérale, ce en quoi je ne doute pas que l'honorable député (M. Bristol) soit d'accord avec moi; car je crois lui avoir entendu dire que c'est au parlement fédéral qu'il appartient de réglementer l'exportation de la force motrice.

M. BRISTOL: J'ai dit qu'à moins de vouloir faire l'exportation de la force motrice, la compagnie peut obtenir de la législature d'Ontario tous les pouvoirs nécessaires à l'égard de l'exploitation de la force hydraulique. Je ne suis pas allé plus loin que cela.

Sir WILFRID LAURIER: Mais je ne vois pas de possibilité de tirer de la force motrice de la rivière au Pigeon sans l'autorisation des Etats-Unis et du Canada, et c'est là la raison d'être du projet de loi. Le gouvernement d'Ontario a exposé sa manière de voir au comité des bills privés, et je me plais à espérer que sur la question de juridiction il est d'accord avec nous; s'il ne l'est pas, je regrette d'avoir à différer d'opinion avec lui.

M. LANCASTER: Comment le premier ministre explique-t-il—les partisans du projet de loi ne l'ont pas encore fait—que la Canadian Electric Company se livre depuis des années, à la faveur de l'autorisation provinciale, à toutes les opérations que projette la compagnie dont il s'agit ici? Suivant le premier ministre, elle ne pourrait pas les entreprendre, et ceci me fait songer à la répartie de certain client à son avocat qui lui affirmait qu'on ne pouvait pas le condamner à l'emprisonnement: "Mais je suis déjà en prison pour son fait."

De même, sous le couvert de l'autorisation provinciale, la Canadian Electric Company se livre depuis des années, sur la rivière Niagara, à l'exploitation et à l'exportation de la force motrice.

Sir WILFRID LAURIER: Si son client était en prison, l'avocat devait s'efforcer de l'en faire sortir. Dans le cas actuel, je ne tiens pas à jouer le rôle du détenu.

M. CONMEE: L'honorable député (M. Lancaster) sait fort bien qu'il n'y a pas de comparaison possible entre les deux cas. Supposons que l'exploitation de la Canadian Electric Company se fasse sous le couvert de la loi provinciale—on me dit qu'il n'en est rien. . .

M. LANCASTER: Je sais qu'il en est ainsi. Après avoir sollicité l'autorisation du parlement fédéral, la compagnie s'est désisté de sa demande.

M. CONMEE: En supposant que l'honorable député ait raison, il n'a toujours pas fallu construire de barrage dans ce cas-là. La rivière Niagara est le seul cours d'eau d'Amérique où l'on puisse recueillir l'énergie hydraulique sur les deux rives au moyen de conduites perpendiculaires. Au point de vue pratique, le projet dont il s'agit ici diffère entièrement.

M. ARMSTRONG: Le premier ministre n'est pas sans savoir que le chef du gouvernement provincial s'est fortement opposé à l'adoption du projet de loi sous sa forme actuelle. Le bill a été considérablement modifié, et je demanderai à mon très honorable ami s'il verrait quelque inconvénient à ce que l'étude en fût différée de quelques jours afin de laisser au gouvernement d'Ontario le temps de faire savoir ce qu'il en pense.

Sir WILFRID LAURIER: On m'a dit que le premier ministre d'Ontario s'opposait au projet de loi déposé en premier lieu, mais je ne sache point qu'il trouve à redire aux modifications qui y ont été apportées. Je ne conçois pas qu'il puisse le faire, puisque ces modifications sont toutes dans le sens qu'il a lui-même indiqué. S'il prétendait que le Parlement n'a pas droit de voter ce bill, je regretterais d'avoir à différer d'opinion avec lui.

M. BLAIN: Ce matin, j'ai donné communication d'une lettre où le premier ministre de la province d'Ontario se déclare contraire au projet de loi. Je lui ai adressé le texte original du bill. un exemplaire corrigé ainsi que les amendements projetés, et il m'a répondu que malgré toutes ces modifications il s'oppose encore à l'adoption du projet.

M. SPROULE: Suivant le premier ministre, seul le Parlement est revêtu du pouvoir d'autoriser la compagnie à exporter la force motrice à l'étranger. Par conséquent, nous l'autorisons à s'approprier ce qui appartient à la province et l'aidons à l'exporter à l'étranger. Ce cas ne ressemble-t-il pas beaucoup à celui d'un voleur que l'on aiderait à transporter hors du pays une chose qu'il nous aurait prise et qu'il ne pourrait exporter sans notre concours?

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

Reprise de la séance.

M. ARMSTRONG: Je m'oppose de toutes mes forces à l'adoption du projet de loi sous la forme qu'il revêt actuellement, estimant que le Gouvernement ferait bien de le renvoyer au comité afin de permettre au premier ministre d'Ontario de nous envoyer des représentants qui exposeraient au comité la manière de voir du gouvernement provincial. Le jour n'est pas éloigné, j'en suis sûr, où le peuple canadien interdira l'exportation aux Etats-Unis de l'énergie électrique sous toute forme, ou il se rendra compte de la nécessité de garder pour lui cette énergie au lieu d'en permettre l'exportation pour le bénéfice des industries américaines qui se trouvent ainsi en mesure de fabriquer les marchandises à meilleur marché que nous et de nous faire une concurrence désastreuse.

Si le premier ministre était ici, je lui demanderais encore une fois s'il trouve quelque inconvénient à ce que l'adoption du bill soit renvoyée à quelques jours. Il ne savait pas, a-t-il dit, que l'honorable député de Peel (M. Blain) eût reçu une lettre du premier ministre d'Ontario se déclarant contraire au projet de loi. Après avoir attentivement suivi le débat de cet après-midi, je trouve que les membres de la gauche ont toute raison de s'opposer à l'adoption de ce bill dont le parrain (M. Conmee) et l'honorable député de Carleton, N.-B. (M. Carvell) sont à peu près les seuls partisans qu'il compte du côté de la droite. Je m'étonne que les députés ministériels d'Ontario ne l'appuient pas, et il me semble que mon honorable ami (M. Conmee) doit se sentir très humilié de ne pouvoir gagner à son projet de loi le concours de ses collègue de la droite.

On comptait que ce bill aurait l'appui de nombre de libéraux influents, mais leur attitude devant le comité me fait conclure que le projet de loi n'est pas favorablement accueilli par tous les membres libéraux de la Chambre.

M. CARVELL: Pas n'est besoin de longs discours pour répondre à mon honorable ami (M. Armstrong), puisque tout ce qu'il vient de dire a déjà été réfuté. Je ne prends la parole que pour appeler l'attention de l'honorable député de Toronto-sud (M. Claude Macdonell) et celle du comité sur l'affaire de la Keewatin Power Com-

pany vs Kenora, affaire dont le compte rendu, que j'ai cité cette après-midi, se trouve dans les Ontario Law Reports de 1908. J'avais parcouru la note qui précède ce compte rendu, mais n'avais pas encore lu le texte même du jugement. Mon honorable ami m'a donné tort, prétendant que le principe de droit posé en cette circonstance ne vise pas les eaux-frontière ou internationales. Depuis la suspension de la séance, j'ai pu étudier le cas d'assez près, et je suis persuadé qu'après y avoir réfléchi, il s'apercevra de la fausseté de la conclusion qu'il a tirée. Il a cité une ou deux phrases extraites du jugement, page 190, prononcé par M. le juge en chef Moss et où le savant magistrat dit entre autres choses:

Le cas se produit souvent en Angleterre: quelquefois dans les cours d'eau où la marée se fait sentir, et assez fréquemment dans les autres cours d'eau navigables. Quelle que soit la présomption *prima facie*, elle est susceptible de se dissiper en partie ou entièrement en face d'autres preuves. Dans la présente cause, il ne s'agit ni des grands lacs ni d'aucun cours d'eau faisant partie de la frontière. Dans ces cas, toutefois, il serait vraisemblablement facile d'écarter la présomption *prima facie*.

Si mon honorable ami avait poursuivi sa lecture, il aurait relevé ce qui suit:

Je ne tiens pas compte du nombre de cas où de savants juges ont formellement exprimé l'avis que le principe du droit coutumier ne s'étend ni aux grands lacs ni aux rivières de ce pays. S'ils ont exprimé cet avis, la question elle-même n'a été l'objet d'aucune décision réelle.

M. le juge Moss aborde ensuite la discussion de deux causes récemment décidées par la cour d'appel et la cour de chancellerie d'Angleterre, qui ont donné lieu à l'exposé de la loi anglaise à cet égard, et à la page suivante il ajoute:

Et le principe semble s'étendre à la rivière Détroit aussi bien qu'aux autres cours d'eau navigables.

M. MACDONELL: Le tribunal expose là l'effet de la loi de l'Etat du Michigan à l'égard de la rivière Détroit.

M. CARVELL: Non pas; je cite l'opinion de M. le juge Moss:

De fait, ainsi que le fait observer le savant juge, on a soutenu en termes formels qu'il s'applique à la rivière Sainte-Marie, grand cours d'eau navigable qui fait partie de la frontière.

Et un peu plus loin:

Suivant moi, le principe de droit commun à l'égard de la probabilité du titre aux lits des cours d'eau, navigables ou non, prévaut encore en cette province et doit s'appliquer au premier cas.

S'il existe des circonstances ou des conditions suffisantes pour détruire cette présomption, c'est une question qui doit être décidée dans chaque cas.

M. F. B. CARVELL.

Je rappellerai aussi le jugement de M. le juge Meredith, qui se trouve à la page 198. Voici:

Dans la présente cause, comme dans toutes les autres causes où cette question est soulevée nous nous trouvons en présence de deux épouvantails maintenant si familiers qu'ils ne doivent pas inspirer beaucoup de terreur, s'il est vrai de dire que la familiarité engendre le mépris. L'un est le spectre des complications internationales; l'autre, la question des Grands lacs et des rivières.

Il rappelle ensuite que la frontière internationale a 1,000 milles de longueur, et il ajoute:

Le fait que la législature d'un pays étranger a autorisé la construction d'une ligne de chemin de fer dans ce pays afin de la raccorder à un chemin de fer provincial n'affecte pas le moins du monde le droit qu'à la législature de la province de légiférer relativement à cette voie ferrée dans les limites de la province.

Il examine ensuite si les eaux des Grands lacs sont des eaux où la marée se fait sentir. A la page 20, M. le juge Meredith résume ainsi ses conclusions:

Donc, la loi d'Angleterre est celle qui s'applique à la décision de cette cause; c'est ce que le statut exige et les tribunaux n'ont pas plus le droit de chercher à éluder cette prescription que de la mépriser; même s'il en était autrement et si les tribunaux étaient libres d'établir une autre règle générale, je ne saurais en suggérer une meilleure et je n'ai entendu personne en proposer une meilleure. Les arguments basés sur des soupçons d'inapplicabilité ne sont que des tentatives d'éluder la loi, de même que les agissements basés sur le fait qu'en Angleterre, dans un certain sens, les rivières où la marée se fait sentir sont sur les rivières navigables. Cette règle a été adoptée et doit être appliquée, coûte que coûte, jusqu'à ce que le législateur intervienne.

En justice pour le comité, j'ai cru devoir citer cette cause afin de prouver que je mets de l'eau dans mon vin. Voici un auteur qui déclare que le lit de cette rivière, s'il est concédé à un particulier, échappe au contrôle de la province.

M. MACDONELL: Je diffère entièrement d'opinion avec l'honorable député relativement au sens de cette décision. Rien de ce qu'il a dit ou cité ne contredit l'opinion exprimée par M. le juge en chef Mors dans le jugement qu'il a rendu, à savoir qu'en ce qui a trait aux Grands lacs et aux cours d'eau internationaux, le propriétaire riverain n'est pas propriétaire du lit.

M. LENNOX: Nous devrions nous entendre sur ce sujet. Un côté ou l'autre devrait faire des concessions. Il ne s'agit pas de résoudre une question technique mais d'avoir des égards pour l'opinion exprimée par le gouvernement de la province. Au moment de l'ajournement, le premier ministre disait qu'il n'avait pas compris que le pre-

mier ministre d'Ontario s'opposait au bill dans sa forme actuelle; mais le représentant de Peel (M. Blain) a déclaré, ce matin, à la Chambre qu'il a reçu une lettre du premier ministre d'Ontario, en réponse à une autre lettre qu'il lui aurait adressée en même temps qu'un exemplaire du bill tel que réimprimé avec les amendements. Dans cette lettre, le premier ministre d'Ontario lui disait qu'il s'opposait fortement à l'adoption du projet de loi.

Je prie le ministre des Finances, qui préside à nos délibérations, de fournir au chef du gouvernement d'Ontario l'occasion d'exposer ses objections avant que le bill soit adopté. Le représentant de Thunder-Bay (M. Conmee) nous a déclaré, cet après-midi, d'une voix tonitonante, que nous ne sommes pas sous la férule du premier ministre d'Ontario. Non, certes; mais cela ne doit pas nous empêcher d'écouter ce qu'il a à dire et de faire ce qui est juste. Je ne veux pas faire d'opposition systématique, mais si nous attendions à la prochaine session pour adopter ce projet de loi, aucun malheur grave ne fondrait sur les habitants d'Ontario en particulier ou sur la population canadienne en général. A cet égard, je pourrais citer les écrits du "Globe."

Une VOIX: Pourquoi pas?

M. LENNOX: Parce que mon collègue de Rainy-River et d'autres n'aimeraient pas cela et demanderaient de nouveau l'application du règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député ne doit pas faire allusion aux décisions du président.

M. LENNOX: Je ne mentionne ni ne critique les décisions du président et je n'ai aucun motif de le faire. Je me borne à dire que je ne puis pas rapporter certaines opinions que j'aimerais à citer. La presse en a exprimé d'autres qui ont également trait au sujet que nous discutons, mais qu'il ne m'est pas permis de les rappeler parce qu'elles sont trop violentes, d'après la décision du président. Si nous pouvions régler cette question à l'amiable, nous étudierions un autre bill qui provoque beaucoup d'intérêt. Si le ministre déclarait qu'il est prêt à accepter la proposition très raisonnable que j'ai faite de suspendre les hostilités et de remettre en délibération les prescriptions très compliquées du projet de loi, je crois qu'il faciliterait l'expédition des affaires publiques.

L'hon. M. FIELDING: Comme il n'est pas probable que nous allions très loin du train dont nous sommes partis, et vu qu'on suggère, en présence des objections soulevées par le premier ministre d'Ontario, d'attendre plusieurs jours pour permettre à ce dernier d'exprimer son opinion, je suis prêt à exaucer ce désir, pourvu qu'on nous promette que la question sera ensuite décidée par la Chambre sans autre obstacle.

M. LENNOX: Mon honorable ami ne veut pas dire que nous serons privés du droit de nous livrer à une discussion légitime, n'est-ce pas?

L'hon. M. FIELDING: Non, pourvu que la discussion soit courte et ne dépasse pas des bornes raisonnables. Mais sa proposition ne serait pas acceptable, s'il s'agissait d'une discussion—je n'aime pas à employer le mot obstruction—comme celle qui a eu lieu aujourd'hui.

M. LENNOX: En mon nom et, probablement, au nom de tous mes collègues, je puis promettre au ministre qu'il n'y aura rien qui ressemblera à de l'obstruction.

M. BLAIN: Il est entendu que le comité des bills d'intérêt privé se réunira.

Quelques VOIX: Non, non.

M. BLAIN: Mais oui, autrement, les représentants de la province d'Ontario pourraient-ils comparaître devant la Chambre?

L'hon. M. FIELDING: Les représentants de la province d'Ontario pourront facilement exprimer leur opinion par l'entremise de mon honorable ami ou de tout autre député que cette question intéresse.

M. G. TAYLOR: J'ajouterai que nous nous réservons le droit de demander qu'on aille aux voix.

M. CONMEE: Des remarques du ministre des Finances et d'autres membres de la Chambre, j'infère que, si la réponse du gouvernemnt d'Ontario est défavorable, on n'en profitera pas pour persister dans l'opposition à laquelle on s'est livré jusqu'à ce moment.

M. BLAIN: Ne serait-ce pas une excellente raison?

M. CONMEE: C'est peut-être ce que pense mon honorable ami, mais ce n'est pas l'avis d'autres députés. Ce n'est pas ainsi que j'interprète l'entente; je crois qu'il n'est pas utile de consulter le premier ministre d'Ontario. Je désire savoir ce qu'en pense l'opposition.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas là ce que je comprends. Nos adversaires pourront demeurer aussi hostiles qu'ils le sont maintenant, mais ils ne considéreront pas que c'est un motif d'entraver l'adoption du projet de loi, afin que nous puissions en finir dans un délai raisonnable.

M. LENNOX: D'après moi, la discussion ne devra pas dépasser des bornes raisonnables. Mais je ne saurais dire quelle ligne de conduite nous adopterons. Nous soumettrons de la manière qui nous paraitra la meilleure l'opinion du gouvernement d'Ontario.

(La motion est adoptée.)

3e LECTURE

Du projet de loi (n° 123), déposé par M. Macdonell, concernant certaines lettres patentes de la American Bar Lock Company.

DISCUSSION D'UNE MOTION DE RENVOI CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CANADA LIFE.

M. HENDERSON: C'est le moment, si je comprends bien, de proposer une motion que je désire soumettre à la Chambre, comme je ne puis le faire que lorsque vous prendrez le fauteuil.

M. l'ORATEUR: De quel bill l'honorable député parle-t-il?

M. HENDERSON: De celui qui est inscrit au feuilleton sous le n° 4.

M. L'ORATEUR: Nous ne sommes pas rendus là.

M. HENDERSON: Si je comprends bien vous êtes sur le point de proposer que vous quittiez le fauteuil. Dans ce cas, je soumettrais un amendement.

M. CALVERT propose que M. l'Orateur quitte le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité général pour la discussion des bills d'intérêt privé.

M. HENDERSON : Je proposerai d'abord la motion suivante et je ferai mes commentaires après avoir lu le texte de ma proposition :

Que l'article n° 4 inscrit à l'ordre du jour soit biffé, et que le bill (n° 56) concernant la compagnie d'assurance Canada Life, modifié par le comité des banques et du commerce, soit renvoyé au comité des ordres permanents, pour y faire l'objet d'un supplément d'examen et d'un rapport sur la suffisance des avis y relatifs.

Je propose cette motion parce que j'apprends que les avis que la compagnie d'assurance du Canada sur la vie a fait publier en dernier lieu n'ont jamais été communiqués au comité des ordres permanents. Je rapporterai sommairement ce qui a eu lieu afin que ceux qui n'ont pas suivi la procédure s'en rendent un compte exact. Le 22 de mars, le représentant d'Ontario-nord (M. S. Sharpe) a proposé la motion suivante:

Que l'article du feuilleton de ce jour relatif à la délibération ultérieure en comité général du bill (n° 56) concernant la compagnie d'assurance du Canada sur la vie, soit biffé, et que le bill/soit renvoyé au comité des ordres permanents avec instruction de constaté si les avis donnés sont suffisants.

Conformément à cette décision de la Chambre, le comité s'est réuni, a étudié et délibéré le bill en question et a rédigé le rapport suivant qu'il a communiqué à la Chambre :

M. H. LENNOX.

M. McCraney, du comité des ordres permanents présente le 3e rapport de ce comité, qui est ainsi conçu:

Conformément à un ordre de la Chambre du 22 courant, votre comité a examiné le bill (n° 56) relatif à la "Canada Life Assurance Company", tel que réimprimé et amendé par le comité permanent des banques et du commerce, et votre comité est d'avis: premièrement que les articles 1 et 3 sont bien selon les termes de l'avis publié; deuxièmement que les termes de cet avis n'indiquent pas suffisamment la nature des ordres privées à l'article 2; et, troisièmement, que les articles 4 et 5 ne sont mentionnés ni dans l'avis ni dans la pétition.

L'effet de ce rapport a été que les avis donnés par la Canada Life Assurance Company se sont trouvés pour l'article 2 qui est l'article important, absolument insuffisants. Par suite, le parrain du bill et ceux qui y ont un intérêt ont pensé à publier de nouveaux avis, et la chose a été faite. Avant l'expiration des cinq semaines prescrites pour telle publication, l'honorable député d'Essex-sud (M. Clarke), qui a charge du bill, a proposé:

Que l'ordre pour la considération en comité de la Chambre du bill (n° 56) relatif à la "Canada Life Assurance Company", soit déclaré avoir été exécuté, et que ledit bill soit renvoyé au comité des ordres permanents, avec mission de s'enquérir et de faire savoir à cette Chambre quel avis il a été donné au public et aux assurés relativement audit bill.

On remarquera que cette résolution, n'autorisait point le comité des ordres permanents à s'assurer de la suffisance des avis, mais simplement à faire connaître à la Chambre quels avis l'on avait publiés. Le comité en conséquence n'a fait que reproduire dans son rapport les avis publiés, sans exprimer d'opinion sur leur suffisance. Je vais lire à la Chambre une partie du rapport qui fera voir que ce que j'ai dit s'y trouve contenu. Le rapport a été présenté le 27 avril par M. McCoig, en l'absence du président, et voici comment il se lit:

M. McCoig, du comité des ordres permanents, présente à la Chambre le 4e rapport dudit comité, à la Chambre dudit comité, lequel se lit comme suit:

Conformément à un ordre de la Chambre du 19 courant, votre comité a recherché quel avis a été donné au public et aux assurés relativement au bill (n° 56) et à la loi concernant la "Canada Life Assurance Company", et déclare:

1. Que l'avis suivant a été publié dans la "Gazette du Canada" les 16, 23, 30 janvier et 6 février 1909; dans le "News" de Toronto, les 22, 29 janvier, 5, 12 et 19 février 1909; et dans le "Monitary Times" de Toronto, les 23, 30 janvier, 6, 13 et 20 février 1909, savoir:

Avis est par les présentes donné que demande sera faite au parlement fédéral à sa prochaine session d'une loi portant modifications des lois relatives à la "Canada Life Assurance Company", en vue de changer la date

des assemblées annuelles et par suite des avis de convocation; statuant en même temps sur tous changements ultérieurs à faire dans la date de telles assemblées; expliquant les dispositions relatives au partage des profits; étendant les pouvoirs de la compagnie en ce qui touche la faculté qu'elle a de posséder des biens immeubles dans la province d'Ontario, et pour d'autres fins.

ALEXANDER BRUCE.

La Chambre remarquera que cet avis a été mis de côté par le comité des ordres permanents comme étant absolument insuffisant, en ce qu'il ne définit pas clairement et distinctement certain objet important de la pétition ou du bill. Nous n'avons donc pas à nous arrêter à cet avis, et il nous faut nous reporter à un autre avis qui a été subséquemment publié sous la signature d'Alexander Bruce, avocat de la compagnie. Voici cet avis:

Edifice "Canada Life",
Toronto (Ont.).

Daté à Toronto ce 4 janvier 1909.

2. Que l'avis suivant a été publié dans la "Gazette du Canada" et dans le "News" de Toronto, les 27 mars, 3, 10, 17 et 24 avril 1909.

Nouvel avis.

Avis est par le présent donné que demande sera faite au parlement fédéral dans sa prochaine session d'une loi apportant des modifications aux lois relatives à la "Canada Life Assurance Company", modifications dont l'objet sera 1) De changer la date de l'assemblée annuelle, de faire dans l'avis de convocation des changements devenus nécessaires, statuant en même temps sur tout changement ultérieur de la date de telle assemblée; 2) De déclarer que conformément à la pratique uniforme de la compagnie, les bénéfices auxquels les assurés ont droit de participer sont ceux que la compagnie réalise dans ses affaires d'assurance, non compris l'intérêt provenant de l'emploi des sommes versées par les actionnaires ou autre argent mis au crédit de ces derniers comme provenant de l'emploi de ce même intérêt de leur part de projet; 3) D'étudié les pouvoirs de la compagnie et lui permettre de posséder des biens immeubles dans la province d'Ontario; 4) De réduire le chiffre des parts du capital de la compagnie de cent livres (cours du Canada) ou quatre cent piastres à cent piastres chacune.

ALEX. BRUCE.
Avocat de la compagnie,
Edifice "Canada Life", Toronto.

Daté ce 25 mars 1909.

3. Outre les avis ci-dessus, publiés conformément aux prescriptions de la règle 90, article 1 B 2 et C 2, votre comité s'est assuré que la circulaire suivante a été envoyée par la poste, en même temps qu'une copie du bill ted que amendé par la comité permanent des banques et du commerce, à chacun des assu.és de la compagnie, au Canada, à Terre-Neuve, dans la Grande-Bretagne et l'Irlande et aux Etats-Unis, entre le 19 mars et le 6 avril 1909, en la manière indiquée dans la déclaration ci-annexée d'Alexandre Gillespie.

Le rapport donne ensuite copie d'une lettre adressée aux assurés par John Hodgin vice-président de la compagnie et aussi copie d'une lettre ou certificat de A. G. Ramsay relatant les vues de la compagnie au moment où elle demandait l'adoption de sa loi de 1879. Aussi une déclaration de M. Alexander Gillespie, relative à la mise à la poste de copies du bill et de copies de ces lettres. La raison qui fait que je demande le renvoi de ce bill au comité des ordres permanents, c'est qu'aucune déclaration n'a encore été faite ni par le supporteur des bills d'intérêt privés, ni par le comité des ordres permanents, relativement à la suffisance de ces avis. Je n'ai pas besoin de recourir aux règles qui gouvernent cette motion ; chacun de nous sait parfaitement qu'un avis doit être donné et qu'il faut que cette Chambre soit renseignée sur la suffisance de ces avis, soit par le supporteur des bills d'intérêt privé, soit par le comité des ordres permanents. Il n'est peut-être pas mauvais de mentionner ici qu'une erreur a été commise il y a trente ans à l'occasion de la loi alors votée, et je pense que la Chambre ferait bien cette fois-ci de veiller à ce que ses prescriptions soient respectées. Ce que je demande là me paraît juste, et nous agirons sagement en renvoyant de nouveau le bill devant le comité des ordres permanents, pour que ce comité nous fasse rapport sur la suffisance de ces avis.

J'ai maintenant autre chose à dire. Nous avons cet après-midi discuté la question des droits des provinces. Il n'est pas douteux que les provinces n'aient beaucoup à dire sur cette affaire des polices d'assurance. Le conseil privé a, je crois, décidé, et plus d'une fois peut-être qu'une police d'assurance se trouve comprise dans l'expression: "La propriété et les droits civils."

La propriété et les droits civils, chacun de nous le reconnaît, sont des choses qui relèvent de l'autorité des législatures provinciales, et c'est pourquoi je pense qu'il faudrait, à part les avis déjà donnés, en envoyer à chaque province du Dominion où il se trouve des assurés. Je vais lire maintenant un décret rendu il y a quelques jours seulement par le gouvernement d'Ontario. Je regarde cette pièce comme une protestation d'une haute valeur, et je tiens à ce qu'elle trouve place dans le compte rendu de nos débats pour que chaque député soit à même de la lire et en apprécier le contenu:

Copie d'un décret auquel son Honneur le lieutenant-gouverneur a, le trentième jour d'avril 1909, donné son approbation. Le comité est d'avis que le rapport ci-annexé de monsieur le procureur général touchant le bill relatif à la "Canada Life Assurance Company" qui est en ce moment devant le parlement fédéral soit approuvé par votre Honneur et qu'une dépêche soit adresser au sécretaire d'Etat à Ottawa avec copie dudit

rapport pour la gouverne du gouvernement du Canada.

Certifié conforme, S. Lonsdale Capreol, greffier au conseil.

Quelqu'un me dit que cette copie est arrivée samedi dernier chez un membre du cabinet, probablement le secrétaire d'Etat, de sorte que le Gouvernement à l'heure qu'il est, l'a dans les mains, je ne doute pas, et elle doit avoir fait l'objet d'une délibération. Voici ce décret:

A Son Honneur le lieutenant-gouverneur en conseil:

Le sousigné a eu l'occasion d'étudier certain bill qu'il y a en ce moment devant le parlement fédéral relatif à la "Canada Life Assurance Company", et il émet respectueusement l'avis qu'une dépêche soit envoyé au secrétaire d'Etat à Ottawa, à l'effet qui suit:

Le bill relatif à la "Canada Life Assurance Company" qui occupe en ce moment l'attention du Parlement va s'il devient loi, porter atteinte au contrat de toute personne assurée selon le système de participation, et aura pour effet de réduire dans de fortes proportions le montant auquel lui donne droit dans les profits la loi existante, d'autant que les directeurs et les actionnaires de la compagnie viennent sans nécessité de porter le capital-actions de la compagnie de $125,000, à $1,000,000 (voir pour cela le rapport de la commission royale. Certains assurés ont obtenu de sir Robert Finlay son opinion sur les conséquences que pourra avoir la loi projetée. Il dit que tout paiement de dividendes aux actionnaires depuis 1879 en sus de 10 p. 100 des bénéfices de l'exploitation est illégale, les actionnaires ne pouvant rien invoquer à l'appui de leur prétention qu'ils ont droit à un intérêt sur le capital plus 10 p. 100 sur les profits, ou, dans tous les cas, à une partie de ces profits suffisante pour leur payer chaque année en dividendes une somme de $80,000. Un grand nombre des clients de la compagnie habitent cette province, en sorte que leurs droits comme assurés se trouveraient lésés par une loi que seule la législature de la province peut édicter.

(Signé): J. J. FOY,
Procureur général.

Toronto, 30 avril 1909.

Le projet de loi n'ayant été que tout récemment adopté par le comité des ordres permanents, nous n'avons pas le temps, maintenant que la session tire à sa fin, d'étudier convenablement la question, et demandons respectueusement au Gouvernement de remettre à la prochaine session l'étude du projet. Les droits et l'autorité de la province sont affectés, et les provinces du Dominion devraient avoir le temps d'étudier la question, et de voir ce qu'elles ont à faire.

Il appert également que plusieurs autres questions renfermées dans un autre projet de loi (le bill sur l'assurance) soumis en ce moment à la Chambre des communes se rapportent à des matières purement provinciales, et nous demandons respectueusement aussi qu'il ne soit pas sanctionné à la présents session.

(Signé): J. J. FOY,
Procureur général.

Toronto, 30 avril 1909.

M. D. HENDERSON.

En présence des déclarations du ministre des Finances, il y a un instant, je crois pouvoir lui demander d'adopter pour ce projet de loi la même ligne de conduite qu'il nous a conseillée au sujet du projet concernant la compagnie de force motrice de Michigan. Je prétends que nous devrions ajourner la discussion de ce bill, qu'il ne faut pas l'adopter à la hâte, et qu'il faudrait donner l'avantage au gouvernement d'Ontario de se faire représenter. Et je ne vois pas de meilleur moyen de permettre au gouvernement d'Ontario de se faire représenter, que de renvoyer le projet de loi au comité des ordres permanents, de donner avis au gouvernement d'Ontario de la date de la réunion du comité, et de permettre à son représentant de venir signifier son protêt dans le sens du décret que je viens de lire. La proposition me paraît raisonnable. Je vous transmets donc cette motion, monsieur l'Orateur, dans l'espoir que le Gouvernement l'acceptera, qu'il permettra à toutes les parties intéressées de se faire représenter, et qu'il ne fera rien à la hâte. Je ne traite en ce moment que de la question du renvoi au comité, où le mérite pourra être discuté.

M. A. H. CLARKE: Je prétends que l'honorable député (M. Henderson) ne m'a donné aucune raison pour le renvoi du projet au comité des ordres permanents. La raison qu'il a donnée me paraît étrange: il voudrait le renvoi afin de déterminer la question de juridiction.

M. HENDERSON: J'espère que l'honorable député ne tient pas à défigurer le sens de mes paroles. J'ai certainement déclaré aussi clairement que possible que le comité des ordres permanents n'avait étudié ce bill que sur la question de la publication des avis. Mais le comité ne s'est pas prononcé sur la suffisance des avis, et je demande le renvoi pour décider ce point.

M. A. H. CLARKE: Une des raisons du renvoi, d'après l'honorable député (M. Henderson), était d'étudier la suffisance des avis, et l'autre raison était l'adoption d'un décret concernant le projet par le gouvernement d'Ontario. Dois-je conclure maintenant que l'honorable député n'allègue pas l'adoption de ce décret comme un de ses motifs en faveur du renvoi? S'il en est ainsi, je ne dirai plus rien sur ce point.

M. HENDERSON: Si le gouvernement d'Ontario ou les assurés ou les députés de cette Chambre désirent s'expliquer sur la suffisance des avis, ils en auront l'opportunité.

M. A. H. CLARKE: Personne mieux que l'honorable député sait si l'avis prévu par le règlement a été donné ou non, et je suis surpris que mon honorable ami, à cette phase avancée de la session, quand tous les députés désirent retourner chez

eux, quand le projet a déjà été deux fois renvoyé au comité des ordres permanents et qu'il a passé deux mois devant la Chambre, veuille de nouveau en retarder l'adoption, en proposant de le renvoyer encore une fois au comité des ordres permanents. Il n'a pas indiqué une seule irrégularité dans l'avis. Il est membre de ce comité, et il sait si l'avis est irrégulier ou non. Il me semble qu'on n'a jamais été aussi particulier pour aucun bill sur la question de l'avis, et qu'on ne s'est jamais autant conformé aux règles de la Chambre.

M. SPROULE: L'honorable député croit-il que les règles de la Chambre ont été aussi fidèlement observées qu'il le dit, quand le comité des ordres permanent a fait rapport à la Chambre sans dire si l'avis était régulier ou non? Il n'a pas fait rapport d'avoir examiné le projet de loi et trouvé les avis suffisants. De sorte que son rapport n'équivaut à rien du tout.

M. A. H. CLARKE: Le comité des ordres permanents a fait rapport exactement sur la question que lui a posée la Chambre. Ce n'est pas non plus l'affaire du comité des ordres permanents de faire rapport sur la suffisance des avis.

M. SPROULE: C'est le devoir de ce comité de dire si les avis sont suffisants ou s'ils ne le sont pas.

M. A. H. CLARKE: J'aimerais, lorsque l'honorable député parle des devoirs d'un comité, qu'il cite d'autre autorité que la sienne propre. Je ne vois pas que la règle exige ce qu'il prétend. La règle 95 dit:

> Les pétitions en obtention de bills privés reçues par la Chambre sont examinées par l'examinateur, qui fait dans chaque cas un rapport à la Chambre sur la mesure dans laquelle les règles relatives à l'avis ont été observées.

Quand cette formalité a été remplie pour un projet de loi d'intérêt privé, il est inscrit au feuilleton. Un bill ne va pas du tout devant le comité des ordres permanents à moins que l'examinateur constate une infraction au règlement. Dans ce cas-ci, l'examinateur, un homme de grande expérience, a trouvé que la règle avait été observée, et il a fait à la Chambre un rapport conforme. Le projet fut donc régulièrement inscrit au feuilleton, après avoir été soumis à la Chambre. Quelque honorable député fit alors la remarque que l'avis était insuffisant, non pas parce qu'il n'avait pas été publié un nombre de fois suffisant dans un nombre suffisant de journaux, mais parce que l'avis concernant un certain article du projet n'était pas suffisant pour renseigner les assurés ou autres sur la portée exacte du projet.

C'est pour cette raison que la Chambre renvoya le projet au comité des ordres permanents, et le comité fit rapport que dans son opinion l'avis sur un certain article du bill était suffisant. Sur ce, un nouvel avis fut donné à la Chambre, et le bill fut renvoyé au comité des ordres permanents pour obtenir son rapport sur les formalités remplies. Le comité fit rapport que l'avis avait été publié pendant cinq semaines dans la "Gazette Officielle" et dans les journaux, qu'il avait été adressé à tous les porteurs de police de participation au Canada, aux Etats-Unis et à Terre-Neuve, et que des copies avaient été envoyées en Angleterre, pour être distribuées à tous les assurés anglais. J'aimerais que l'honorable député de Halton, me suggère quel autre avis il aurait été possible de donner.

M. HENDERSON: J'ai dit que le comité des ordres permanents n'a pas fait rapport à la Chambre sur la suffisance des avis. Il n'a exprimé aucune opinion qui puisse guider la Chambre, et pour moi personnellement, je crois que l'avis est insuffisant. Je ne veux pas discuter ce point à présent, car je crois que le seul endroit convenable de le discuter est au comité des ordres permanents. Mais l'honorable député va trouver comme moi que l'avis est insuffisant, quand il s'agit d'une loi à laquelle on veut donner un effet rétroactif.

M. A. H. CLARKE: Le comité a fait rapport à la Chambre sur la question qui lui a été posée par la Chambre. Celle-ci n'a pas demandé si l'avis était suffisant, elle a simplement demandé un rapport sur les formalités remplies. C'est ce qu'a fait le comité. Le règlement indique quel avis il faut donner: cinq semaines de publication dans la "Gazette Officielle," et dans un journal publié au siège de la compagnie. Le comité dit que la règle a été observée. Je ne crois pas qu'on se plaigne de l'étrangeté de l'avis donné au sujet de l'article 2 du projet de loi qui se lit ainsi:

> Déclarant que, en conformité de la pratique uniforme de la compagnie, les profits que les porteurs de police de participation sont appelés à partager sont les profits réalisés dans la poursuite des opérations d'assurance de la compagnie, à l'exclusion des intérêts acquis sur le chiffre du capital social versé et sur les autres deniers se trouvant au crédit des actionnaires, découlant de l'intérêt ainsi réalisé ou de la part des profits acquis aux actionnaires.

J'espère que personne ici prétendra que ce n'est pas un avis suffisant, et qu'il n'indiquait pas clairement ce qu'allait être cette partie du projet de loi.

M. LANCASTER: L'honorable député se rappelle-t-il le langage exact de la Chambre en renvoyant le projet au comité?

M. A. H. CLARKE: Je n'ai pas la page du hansard devant moi, mais je me le rappelle très bien. La Chambre renvoyait le projet au comité pour savoir quelles formalités avaient été remplies. Je prétends que

nous avons la preuve que l'avis a été suffisant. C'est donc de l'enfantillage de demander un nouveau renvoi.

M. LENNOX: L'honorable député qui est généralement juste n'a pas, je crois, exprimé fidèlement la prétention de l'honorable député de Halton. A mon sens il prétend qu'un certain devoir incombe au comité des ordres permanents, et que le comité n'a pas rempli ce devoir, et qu'à cause de cela, le projet devrait être renvoyé au comité, afin qu'il puisse faire rapport à la Chambre selon les formes et les règles établies. Incidemment et très à propos, l'honorable député de Halton a fait observer que la manière dont le comité des ordres permanents doit s'acquiter de ses devoirs n'est pas sans importance pour le public généralement, et ne doit pas être traité à la légère. Je ne discute pas si le comité mérite le blâme, car je suis plutôt disposé à croire qu'il ne l'est pas. Il ne s'agit pas tant de savoir s'il doit être blâmé que de savoir s'il a pris les moyens de sauvegarder l'intérêt des assurés si fortement concerné dans cette question. Bourinot, à la page 749 définit ainsi les devoirs du comité des ordres permanents:

En vertu de la règle 53 du Sénat et de la Chambre des communes, les pétitions en obtention de bills privés reçus par la Chambre, doivent être examinés (sans mention spéciale), par le comité des ordres permanents, qui est tenu de faire rapport dans tous les cas si la règle concernant l'avis a été observée.

Je ne perds pas de vue le fait que nous avons modifié les règlements depuis que cela a été écrit, mais en vertu des règlements, lorsqu'une question de ce genre est renvoyée à ce comité alors la règle posée par Bourinot s'applique, et ces pétitions ne sont pas renvoyées devant le comité des ordres permanents si l'examineur des pétitions pour bills privés a fait un rapport favorable, mais dans ce cas-ci ce fonctionnaire a fait rapport que la compagnie avait rempli toutes les conditions requises pour la protection du public dans un bill de ce genre. C'est ainsi que le bill est venu devant cette Chambre et a été renvoyé au comité des banques et du commerce où on l'a étudié. Ce n'est que lorsqu'il est revenu devant cette Chambre que l'on s'est aperçu de l'insuffisance de la publicité relativement à l'article 2 et de l'absence de toute publicité relativement aux articles 4 et 5. La Chambre a alors renvoyé le bill devant le comité des ordres permanents le 22 mars. L'inscription dans les Procès-Verbaux se lit comme suit:

Sur motion de M. Sharpe (Ontario-nord), il est ordonné, que l'objet de l'ordre du jour tendant à un nouvel examen en comité général du projet n° 56 concernant la compagnie d'assurance Canada Life soit rayé du feuilleton, et que ledit bill soit renvoyé au comité des ordres permanents pour y faire l'objet d'un supplément d'études en ce qui concerne la suffisance des avis.

M. A. H. CLARKE.

C'est pour cela que le comité des ordres permanents existe; il ne doit pas nous faire rapport sur les faits, qui viennent devant lui parce que nous pouvons étudier ces faits tout aussi bien que lui, mais il doit considérer si, comme question de procédure et de justice, les avis qui ont été donnés sont suffisants. Nous retrouvons alors le droit chemin, grâce aux efforts et à la clairvoyance de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Sharpe), mais le 25 mars nous trouvons ce qui suit dans les procès verbaux:

M. McCraney, du comité des ordres permanents, présente le troisième rapport dudit comité, lequel est comme suit:

Conformément à l'ordre de la Chambre du 22 mars courant, votre comité a examiné le projet de loi n° 56 concernant la compagnie d'assurance Canada Life, réimprimé et amendé par le comité des banques et du commerce, et il est d'avis:

On voit par là quel était le devoir du comité des ordres permanents, et il l'a observé à cette époque lorsqu'il en fait rapport à la Chambre.

Que les articles 1 et 3 sont évidemment compris dans les termes de l'avis publié.

C'est-à-dire que ce comité rend son jugement comme un tribunal le rendrait, et il déclare que les articles 1 et 3 étaient compris dans les termes de l'avis.

2. Que la teneur de l'avis n'indique pas suffisamment la nature des pouvoirs à conférer en vertu de l'article deux; et

C'était l'article important, de sorte que jusque là on voit qu'aucun avis suffisant n'avait été donné de ce que la compagnie demandait en vertu de cet article important n° 2.

3. Et que les articles 4 et 5 ne sont mentionnés ni dans l'avis ni dans la pétition.

Nous avons donc devant nous la règle que j'ai lue. Nous avons la connaissance de cette règle dans l'ordre fait par la Chambre le 22 mars et ensuite le rapport du comité le 25 mars. De sorte que depuis l'époque où l'honorable député de Toronto-nord a pris la cause sous ses soins jusqu'au 25 mars, l'affaire était régulière, on marchait dans la bonne voie mais on s'en écarta de nouveau et la démarche suivante, j'ai honte de le dire, a été à l'occasion d'une motion de mon honorable ami d'Essex-sud (M. A. H. Clarke), et je dois dire que bien qu'aucun avis n'ait été publié à cette époque, cela a été la cause, non pas intentionnelle il est vrai, des difficultés dans lesquelles nous sommes maintenant, et je demanderais à mon honorable ami que puisqu'il est la cause de cette difficulté, il est de son devoir d'essayer à nous en sortir. Sa motion parle par elle-même. Nous savons que dans l'intervalle on a publié certains avis et fait certaines dé-

marches pour faire connaître au public quels étaient les intentions de la compagnie connues à cette époque. Je ne suis pas prêt à dire que cet avis était suffisant. On a publié un autre avis susceptible d'interprétations différentes, un avis rédigé de façon à décevoir et tromper, un avis par lequel on ne désirait pas faire connaître au public ce que la compagnie demandait réellement, et l'honorable député d'Essex-sud (M. A. H. Clarke) a demandé au comité des ordres permanents d'étudier la question. Nous savions que nous étions obligés de la lui renvoyer, que devions-nous faire? Nous avions devant nous pratiquement un bill nouveau. Aucun avis de deux de ces articles n'avait jamais été publié auparavant. Un de ces articles, un article très important n'avait pas été annoncé suffisamment, et le bill étant revenu devant cette Chambre en cet état, il était nécessaire qu'il fut renvoyé au comité des ordres permanents. Pourquoi n'aurait-il pas été renvoyé à ce comité ainsi que le veut le règlement dont j'ai parlé. Il n'a pas été renvoyé à ce comité de cette manière, et tant que cette condition ne sera pas remplie la Chambre n'aura pas fait son devoir envers le public.

M. TALBOT: C'est très bien.

M. LENNOX: Je suis heureux d'avoir une fois l'approbation de mon honorable ami. Sur motion de l'honorable député d'Essex (M. Clark) la Chambre a ignoré l'ordre du jour pour l'étude ultérieure du bill n° 56 en comité général concernant la compagnie d'assurance " Canada Life " et a renvoyé le bill au comité des ordres permanents pour s'enquérir de la nature des avis qui avaient été donnés au public et aux porteurs de police, et faire rapport à la Chambre. La Chambre ne demandait pas de faire une enquête et de s'enquérir si l'avis était suffisant, mais de nous dire ce que nous aurions pu trouver de nous-mêmes en consultant les journaux, ce que nous savions avant que cet ordre fut fait, savoir, quelles publications avaient été faites dans la presse. C'est là qu'à commencé la deuxième difficultés et c'est là où nous en sommes rendus aujourd'hui.

Le comité des ordres permanents aurait pu faire mieux, mais nous ne pouvons pas trop nous plaindre parce que il aurait pu probablement fait pire. En réalité il n'a rien fait. Il nous a répondu dans les termes de l'ordre même que certains avis avaient été publiés. Il a donné les dates et des copies de l'avis. J'ai appelé l'attention de l'honorable premier ministre sur le fait que le 25 mars, le comité a fait rapport que les avis publiés étaient insuffisants. C'était donc la fin, du moins quant aux progrès du bill. Et il fallait tout recommencer. Alors de sa propre initiative la compagnie d'assurance publia des avis, et après que ces avis furent publiés on déposa cette résolution qui n'est pas conforme aux règles de la Chambre. La compagnie n'a pas présenté une nouvelle pétition. Elle a simplement publié les avis qu'elle a jugé à propos de publier, et je puis montrer à l'honorable premier ministre que ces deuxièmes avis n'étaient pas plus francs que les premiers. Dans ces circonstances, il ne peut y avoir aucun doute au sujet de la conduite que cette Chambre doit tenir. Notre devoir est de renvoyer le bill au comité des ordres permanents et de demander à ce comité de faire rapport à la Chambre sur la valeur des derniers avis publiés.

M. PORTER: Si la Chambre adopte la motion qui est maintenant proposée, et si elle se forme en comité sur la question, elle fera échouer l'objet même pour lequel on a publié les avis d'une législation comme celle-ci. Il a été décidé après étude que le premier avis était insuffisant. La compagnie décida alors de donner de nouveaux avis. Quel est l'objet du règlement qui exige de donner un avis? C'est pour que les parties intéressées puissent se présenter devant la Chambre, au sujet de la législation proposée. Il y a deux parties intéressées: la compagnie et les assurés. La compagnie a été entendue. Mais on nous demande de proposer que la Chambre se forme en comité pour étudier le bill sans donner l'opportunité aux porteurs de police de donner leur opinion à son sujet. Si nous devons continuer la discussion sur ce bill sans leur fournir cette occasion, nous détruirons l'objet même de cet avis. En toute justice et raison le bill devrait être renvoyé au comité des ordres permanents afin de donner aux porteurs de police intéressés ou au gouvernement provincial l'occasion de discuter ce bill. L'honorable député de Halton (M. Henderson) a fait une offre juste et raisonnable pour atteindre cet objet, en demandant que le bill soit renvoyé au comité des ordres permanents afin que le comité puisse faire rapport si l'avis qui a été donné est suffisant, et si le gouvernement provincial ou les porteurs de polices jugeaient à propos de comparaître devant le comité et défendre leur cause, un rapport spécial pourrait être fait, bien que la Chambre ne serait pas obligée de l'accepter.

M. SPROULE: Bien que ce bill ait été renvoyé au comité des ordres permanents afin de découvrir si les avis suffisants avaient été donnés, ce comité n'a pas fait rapport. Le devoir de ce comité était de nous faire rapport si les avis avaient été donnés ou non. En vertu des nouveaux règlements, la première chose à faire est de présenter une pétition et de la soumettre à l'examinateur des pétitions qui doit faire rapport à la Chambre dans chaque cas si les règlements concernant les avis ont été observés. La Chambre ne paraît

pas avoir été satisfaite des premiers avis et on a dit que les règlements n'avaient pas été observés. Le bill a été ensuite renvoyé devant le comité des ordres permanents pour délibération ultérieure. Si l'examinateur n'est pas satisfait, voici ce qu'il faut faire maintenant:

Chaque fois que l'examinateur fera rapport que les avis ont été insuffisants ou défectueux d'une manière quelconque, la pétition sera étudiée sans renvoi spécial au comité des ordres permanents qui fera rapport à la Chambre de ce qu'il y a à faire en conséquence de l'insuffisance ou des défauts des avis.

A-t-on fait cela? Le comité a-t-il dit à la Chambre ce qu'il fallait faire à cause de l'insuffisance des avis ou autres défauts. Il ne l'a évidemment pas dit. Or s'il n'a pas fait de rapport, le comité des ordres permanents n'a pas agi selon que le voulait le règlement, et conséquemment la Chambre a le droit de renvoyer le bill de nouveau au comité et de lui demander de faire un rapport expliquant en quoi les avis donnés ne sont pas suffisants. Or il est bien clair, parce que le comité admet que les promoteurs eux-mêmes ne se sont pas conformés aux avis, que les avis nécessaires n'ont pas été donnés, mais il ne dit pas à la Chambre ce qu'elle doit faire dans les circonstances. Or en l'absence de tout conseil de la part du comité à ce sujet, en l'absence aussi d'un rapport disant clairement que les avis donnés n'étaient pas suffisants ou en partie suffisants, je dis alors que nous avons droit de lui renvoyer de nouveau le bill et de lui demander un rapport plus satisfaisant. Bourinot dit que la Chambre nommera un comité des ordres permanents dont les devoirs seront:

Ledit comité est autorisé à faire porter son examen et son enquête sur toutes les questions ou choses que pourra lui soumettre la Chambre.

La Chambre a soumis toutes ces pétitions au comité avant la modification de son règlement. Si le comité a trouvé quelques défectuosités dans les pétitions, il est tenu, de temps à autre, de communiquer ses observations à cet égard. Quelles observations? S'agit-il de savoir si on s'est, oui ou non, conformé à l'avis? Ont-ils donné leur opinion sur la question de savoir si on s'est conformé à cette règle? Pas le moins du monde. Ils nous ont donné communication de leurs observations, en ce sens qu'on ne s'était pas conformé à la règle; car ils ont signalé plusieurs articles du bill au sujet desquels il n'a pas été donné avis dans la " Gazette Officielle ", et ils ont fait allusion à d'autres articles à l'égard desquels on n'a pas fidèlement observé la règle. Par conséquent, ils n'ont pas communiqué à la Chambre dans toute leur plénitude, leurs observations et leurs opinions. A mon avis, la Chambre a donc le devoir de renvoyer ce bill au comité et de lui demander d'adresser un rapport convenable à la Chambre à l'égard de leurs observations ou de leurs décisions au sujet de la question de savoir si, en publiant ce second avis, on a fidèlement observé la règle relative à l'avis public de rigueur.

M. J. D. REID: La règle 90, paragraphe c, porte que tous ces avis, soit qu'on les insère dans la "Gazette Officielle" ou dans un journal, doivent y paraître au moins une fois la semaine, pendant une période de cinq semaines consécutives. Or, la période des cinq semaines n'était pas encore écoulée, lorsque le projet de loi est venu en délibération devant le comité des ordres permanents de la Chambre. La Chambre a le devoir de se demander s'il faut permettre l'application de pareille procédure à ces projets de loi. Je tiens pour accordé que par période de cinq semaines, il faut entendre qu'il s'est entièrement écoulé cinq semaines, avant que le comité ait été saisi de ce projet de loi. La cinquième semaine était à peine entamée et le premier de jour de la semaine était à peine passé, lorsque le bill a été présenté ici. A mon avis, il s'agit ici d'une mesure fort importante. Il existe au Canada des milliers de porteurs de polices d'assurance auxquels cet avis a peut-être été adressé, mais ont-ils eu le temps de se rendre compte de l'importance de ce projet?

Un certain individu affirme qu'il n'a jamais reçu d'avis; or, au moment ou un projet de loi de ce genre doit exercer une certaine influence sur les porteurs de polices d'assurance et sur tant d'héritiers qui pourraient en bénéficier, la Canada Life Asurance Company aurait dû donner à ses porteurs de polices tout le temps voulu et leur accordé même quelques mois pour se rendre parfaitement compte de la question, pour se consulter et afin de les mettre en mesure de faire connaître devant un comité de cette Chambre l'attitude qu'ils entendent adopter. Toute l'affaire a été bâclée avec trop de précipitation. Si nous permettions que ce bill soit adopté avant l'expiration de la pleine période des cinq semaines nous établirions un précédent fort dangereux. A mon avis, la Canada Life Assurance Company ne pourrait éprouver de préjudice par suite du renvoi de cette mesure à une autre session. La session prochaine, tout porteur de police au Canada se rendra parfaitement compte de la situation. Il saura qu'à la prochaine session de cette Chambre, la question pourra revenir sur le tapis pour y être délibérée à fond, après que les porteurs de polices auront reçu amplement avis de la chose. A mon avis, le Gouvernement devrait consentir à ce que la question soit réservée jusqu'à ce que la Chambre se réunisse en novembre

prochain, et alors tout porteur de police au Canada aura reçu amplement avis de la chose. Je ne me rends pas parfaitement compte de l'influence que ce projet de loi peut exercer sur les porteurs de polices, mais, si j'en juge d'après l'hostilité que soulève cette mesure, il ne serait pas loyal d'en précipiter l'adoption, à une heure si tardive de la session. J'espère que le Gouvernement acceptera la motion du député de Halton et permettra le retrait du bill.

M. GEO. TAYLOR: Un mot au sujet des avis qu'il faut notifier à tout porteur de police. Je suis porteur de police et je n'ai pas reçu d'avis.

M. S. SHARPE: Aux yeux de bon nombre de députés des deux côtés de la Chambre, l'avis supplémentaire est insuffisant; mais il ne convient pas que cette question d'avis de publicité absorbe ici un temps précieux. Cette question intéresse surtout le comité des ordres permanents. Par conséquent à mon avis, cette motion est bien dans l'ordre, et il conviendrait de renvoyer ce projet de loi au comité des ordres permanents, afin qu'il mette à l'étude la question de savoir si l'avis est suffisant ou insuffisant.

Comme l'a fait observer le député d'Essex-sud, le comité, il est vrai, a adressé à la Chambre tous les rapports qu'il était tenu de lui adresser; seulement les rapports demandés par la Chambre étaient insuffisants. C'est sur la motion du député d'Essex-sud que le bill a été renvoyé pour étude spéciale au comité des ordres permanents, et ce renvoi a été insuffisant, parce que la Chambre n'a pas demandé au comité en question de dresser de rapports sur la question de savoir si l'avis de publicité était suffisant ou insuffisant. Il ne faudrait pas que la Chambre perdit un temps précieux à se demander si l'avis de publicité est suffisant ou insuffisant. Force nous serait de faire l'examen de l'avis de publicité; il nous faudrait examiner le rapport du comité sur le bureau de la Chambre, travail qui nécessiterait peut-être la perte de plusieurs heures précieuses. L'attitude légitime à prendre en pareille circonstance est celle qui a été suggérée par le député de Halton, quand il a proposé de renvoyer le bill au comité des ordres permanents afin qu'il fasse rapport à cet égard. A mon avis, l'auteur du bill ferait avancer plus rapidement les travaux, en adoptant la voie la plus facile; car s'il cherche à faire adopter avec précipitation ce bill par la Chambre, il se heurtera à une vive hostilité. Voilà trente ans que cette compagnie est dans la même situation et je ne m'explique pas la précipitation qu'on veut apporter à légiférer au détriment des droits de 35,000 porteurs de polices et à faire tomber leurs bénéfices dans la poche des actionnaires. A mon avis, la Chambre devrait adopter la motion du député de Halton et renvoyer ce bill au comité des ordres permanents, afin qu'il fasse le rapport voulu à cet égard.

(L'amendement de M. Henderson n'est pas adopté.)

M. LENNOX: Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil je désire proposer une autre motion.

M. TALBOT: Le président de la Chambre ne quitte pas le fauteuil.

M. LENNOX: Si les députés désirent faciliter l'expédition des affaires de la Chambre, ils doivent s'efforcer d'observer les règles du décorum. Il est bien permis de se permettre quelques calembours mais avant tout, il faut expédier notre besogne. Quelques-uns de nos collègues devraient se piquer d'observer l'étiquette parlementaire. Je désire formuler une courte observation au sujet de la motion que je vais présenter. C'est une motion importante, et à mon avis elle est encore plus importante que celle proposée par le député de Halton. Je propose donc:

Que l'objet n° 4 soit rayé et que le bill (n° 56) concernant la compagnie d'assurance Canada Life, modifié par le comité des banques et du commerce, soit renvoyé au comité des ordres permanents des banques et du commerce, pour y faire l'objet d'un complément d'examen et d'un rapport.

Il suffira de dire quelques mots à l'appui de cette motion, bien qu'elle soit d'une haute importance. Il y a quelques semaines, la Chambre a décidé que l'avis de publicité était insuffisant: que relativement à l'article le plus important du bill, on n'avait pas donné d'avis suffisant, tandis que relativement à deux autres articles, on n'avait donné aucun avis. Quand il s'agit d'un contrat qu'on demande au Parlement de sanctionner comme on le fait aujourd'hui, il est convenable et essentiel que chaque actionnaire soit en lieu de s'éclairer exactement sur les propositions formulées par la compagnie et qu'il ait amplement le temps de présenter ses vues au comité qui est chargé de l'affaire. C'est le comité permanent des banques et du commerce. On le sait, personne n'est en lieu de se présenter devant cette Chambre pour lui exprimer son avis, mais au sein du comité, maintenant qu'une certaine notoriété est attachée à ce bill, nombre de personnes sant doute viendront faire valoir les arguments qui, à leurs yeux, militent contre le projet de loi. Quoi qu'il en soit, il est inutile d'appuyer sur cet argument. Il serait parfaitement oiseux de donner plus de publicité à ce bill, à moins que le public ne puisse plus facilement faire valoir ses arguments. Il serait ridicule de tant insister sur ces avis de publicité, sans permettre aux porteurs de

polices intéressées de présenter leurs vues On prétend que c'est la plus parfaite publicité qu'il soit possible de donner, et cependant à mes côtés dans cette Chambre, siègent trois députés qui affirment n'avoir pas reçu d'avis, bien qu'ils soient porteurs de polices on n'a rien négligé, paraît-il, pour donner la plus parfaite publicité à cette affaire; mais il serait inutile de faire tant de frais de publicité, si le public n'était pas en lieu de se présenter plu facilement devant un comité permanent, afin d'y exprimer ses vues.

Encore un mot et j'aurai fini. Le leader de la Chambre (sir Wilfrid Laurier) en conviendra, il importe de fournir aux porteurs de polices l'occasion de rendre témoignage. Maintenant que cet avis de publicité a pénétré chez un si grand nombre de porteurs de polices, il convient que ces derniers soient en lieu de se présenter devant le comité des banques et du commerce, pour nous dire si à leur avis, il convient d'adopter ce projet de loi. Ils n'ont jamais été en lieu de le faire.

Bien qu'aujourd'hui, au cours de ce débat, on ait fortement appuyé sur les vues exprimées par le gouvernement d'Ontario, force m'est bien de revenir sur l'attitude qu'il a prise à cet égard. Pourquoi le gouvernement d'Ontario ne serait-il pas le gardien attitré des intérêts des populations d'Ontario? Le gouvernement provincial a certainement reçu un mandat en ce sens. Il est appuyé par une assez forte majorité pour qu'il ne néglige rien, afin de sauvegarder les intérêts des populations qu'il représente. Je ne donnerai pas lecture de tout le texte du décret en conseil, dont il a été question ce soir; je me contenterai d'en lire un ou deux articles, que je désire surtout signaler à l'attention de la Chambre. En premier lieu, il est exposé que ce décret a été transmis au gouvernement fédéral. Raison de plus pour n'en lire qu'une partie:

Le soussigné a mis à l'étude le bill concernant la "Canada Life Assurance Company" actuellement soumis au parlement fédéral, et il propose respectueusement qu'on adresse une dépêche au secrétaire d'Etat, à Ottawa, relativement au bill, dans le sens que voici:

Le bill actuellement soumis au Parlement touchant la "Canada Life Assurance Co." s'il devient loi, aura pour effet de modifier le contrat de tout porteur de police d'après le système de participation et de réduire considérablement la somme qu'il a le droit de toucher sur les profits, aux termes de la loi actuelle.

La mesure des préjudices qu'éprouveront ces porteurs de polices, si on adopte ce projet de loi, sera rendue bien plus intense par suite de l'initiative qu'ont adoptée les directeurs et leurs actionnaires, en majorant sans aucun besoin le chiffre du capital social acquitté, et en le portant de $125,000 à $1,000,000. (Voir le rapport de la commission royale à cet égard). Quelques porteurs de polices ont obtenu l'avis de sir Robert Finlay, au sujet de cette loi.

Le Gouvernement continue ensuite à exprimer en résumé l'opinion donnée que je n'ai pas besoin de lire à la Chambre en ce moment. L'arrêté continue ainsi:

Un grand nombre de porteurs de polices de la compagnie résident dans la province et leurs propriétés et leurs droits civils qui sont sous la dépendance de la juridiction provinciale seront contrariés par une loi telle que celle qui est proposée actuellement.

Propriétés et droits civils et droits provinciaux! Il n'y a pas d'autre procédé plus sérieux pour intervenir dans les droits civils d'un peuple qu'en disant qu'après qu'un contrat solennel a été conclu et a été sanctionné par le Parlement après une existence de trente années, quelques personnes peuvent s'adresser à la Chambre des communes, et au comité de la Banque et du Commerce pour s'efforcer de faire adopter un bill qui privera ces personnes de leurs droits et déclarera que ce qui est connu comme n'ayant pas été la loi, se trouve la loi.

M. SPROULE: Pour modifier le contrat?

M. LENNOX: Pour le modifier.

Le bill ayant récemment été adopté par le comité des ordres permanents, il n'y a pas assez de temps, maintenant que la session approche de sa fin, pour étudier complètement la question et il est respectueusement soumis que le Gouvernement devrait reculer la prise en considération de ce bill, jusqu'à la session prochaine. Les droits et la juridiction de la province sont mis en question et on devrait donner aux provinces du Canada le temps suffisant pour étudier l'affaire et décider quelles lignes de conduite elles devraient adopter.

Cet arrêté du conseil a été adopté le 30 avril, et on dit qu'il a été envoyé au gouvernement fédéral de sorte que je crois que le Gouvernement l'a reçu. Si je dois comprendre d'après le premier ministre que le Gouvernement ne l'a pas reçu, cela contribue à montrer la hâte avec laquelle on veut pousser l'adoption de cette loi. Je prendrai la liberté de faire passer cet arrêté du conseil au premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER: Comme mon honorable ami (M. Lennox) s'est adressé à moi, je dois lui dire que je regrette de ne pouvoir être d'accord avec aucun de ses arguments. Ce bill a été envoyé au comité de la Banque et du Commerce; il a été présenté de nouveau à la Chambre, quelques députés ont suggéré que l'avis donné aux porteurs de police n'avait pas été suffisant et qu'il était bon de renvoyer de nouveau le bill au comité des Ordres permanents. Je dois dire qu'il m'a semblé que les avis originaux étaient amplement satifaisants et bien suffisants pour toute,

personne intelligente qui voulait se rendre compte du but poursuivi dans ce bill. Pourtant, quelques députés ont pensé différemment, et je n'ai pas voulu faire prévaloir mon opinion personnelle pour empêcher que le bill ne soit envoyé au comité des ordres permanents. Le dernier argument de mon ami (M. Lennox) est que le gouvernement d'Ontario nous a envoyé un arrêté du conseil dans lequel il déclare que c'est une question qui relève des droits provinciaux.

M LENNOX: Non.

Sir WILFRID LAURIER: Alors, je ne comprends pas.

M. LENNOX: Le Gouvernement dit que ce bill affecte une grande partie de la population d'Ontario, c'est une question de droits civils.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, le bill se rapporte à une certaine quantité de personnes de la province d'Ontario, et aussi à beaucoup de gens de la province de Québec, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de toutes les provinces, mais je n'admets pas que le gouvernement d'Ontario ait aucun droit ou aucun motif ou aucun pouvoir d'intervenir dans cette affaire. Le gouvernement d'Ontario a le droit de s'occuper des affaires de la province d'Ontario, droits qui lui ont été conférés par la loi de l'Amérique britannique du Nord. J'ai soutenu les droits provinciaux dans Ontario, et je les ai défendus avec mes humbles forces, avec l'appui des amis qui sont autour de moi, contre les empiètements de nos honorables adversaires. Sur cette question le gouvernement d'Ontario n'a rien à voir et il me semble que l'appel qui a été adressé par mon honorable ami, M. Lennox, ne peut pas être écouté.

M. LANCASTER: Permettez que je demande au très honorable premier ministre si ce n'était pas une plaisanterie que d'avoir adressé au public des avis nouveaux si le public ne pouvait pas avoir l'occasion d'être entendu relativement à ce bill. Si vous annoncez une séance d'un tribunal, vous dites où se tiendra la cour, de façon à ce que les parties en cause puissent se présenter. Mais dans ce cas quel besoin avait-on de donner un avis si le public intéressé n'avait pas la facilité de comparaître. Le premier ministre nous a dit qu'il n'avait pas considéré qu'il soit nécessaire de donner de nouveaux avis, mais il consentait à cette procédure et ayant donné son assentiment, il devait donner au public une occasion de se faire entendre. La seule place où il peut se faire entendre est au comité ou à la barre de la Chambre et personne n'a suggéré cela. Quant aux droits que le gouvernement provincial possède à ce propos, je pense que dans les autres provinces, comme dans celle d'Ontario, les gouvernements provinciaux sont les tuteurs des enfants. Les droits et réclamations des veuves et des orphelins contre la Canada Life Assurance Company sont naturellement placés sous la protection des gouvernements provinciaux, et sur ce point le gouvernement provincial a quelque chose à dire quant au montant de l'assurance qui doit être recouvré à la mort du gagne-pain d'une famille. Quelles excuses présentables peut-on donner pour dire qu'on ne doit pas permettre à quelqu'un de représenter devant un comité de la Chambre cette grande classe de gens qui sont intéressés dans cette affaire? On a donné pendant cinq semaines des avis au public en général et la province d'Ontario forme une grande partie de ce public et le gouvernement d'Ontario s'est occupé de la question. Si ce bill n'est pas envoyé de nouveau au comité, toute la procédure qui a consisté à donner des avis nouveaux est ridicule. Je donne mon appui cordial à la motion de mon honorable ami (M. Lennox).

M. TURRIFF: Je m'oppose à ce bill et au principe du bill et je suis particulièrement opposé à ce qu'il soit adopté de force par la Chambre actuellement, quand les porteurs de polices—les personnes qui sont les plus intéressées au bill n'ont pas eu l'occasion de venir devant la Chambre et de faire connaître leurs vues.

Le bill a été renvoyé au comité de la banque et du commerce, où il a été discuté jusqu'à un certain point; il est revenu à la Chambre et on s'est aperçu que l'on n'avait pas donné d'avis, qu'aucun actionnaire ne pouvait en avoir eu connaissance, que la Canada Life Assurance Company demandait une loi qui serait rétroactive, et qui aurait un effet sur tout contrat intervenu entre les 40,000 porteurs de polices pendant les dernières trente années. On a reconnu que le bill n'avait pas été suffisamment annoncé. On l'a envoyé de nouveau au comité et, comme l'a dit le dernier orateur, il a été annoncé à nouveau, mais si ce bill ne doit pas être renvoyé au comité de la banque et du commerce pourquoi a-t-il été annoncé? Simplement comme une plaisanterie pour tromper les porteurs de polices? Le Gouvernement prendra-t-il la responsabilité d'une chose pareille—annoncer un bill et ne pas accorder aux personnes intéressées la faculté de se présenter devant un comité de la Chambre et d'expliquer leurs raisons? C'est suivant moi, une façon très curieuse de procéder. Quelle grande hâte a-t-on de forcer la Chambre à adopter ce bill? Il existe dans les statuts depuis les dernières trente années et la Canada Life a fait ses opérations sous l'empire de cette loi pendant cet espace de temps. La Canada Life aura-t-elle à souffrir si elle doit attendre six mois de plus? Suivant le cours ordinaire des

choses, la Chambre sera convoquée de nouveau dans six mois d'ici. Nous sommes aux derniers jours de la session. Pourquoi ne pas laisser en suspens ce bill jusqu'à la session prochaine, et donner la facilité aux porteurs de polices de se grouper et de s'organiser pour venir devant le comité de la banque et du commerce, afin de présenter leurs vues? Si on leur donne cette facilité et s'ils ne peuvent pas plaider leur cause, je n'aurai quant à moi aucune opposition nouvelle à présenter contre le bill.

Mais, monsieur l'Orateur, il me semble que le bill en lui-même est mauvais. Il y a des contrats qui ont été faits par cette compagnie durant les trente années dernières. Y a-t-il un mot dans la première ou la seconde annonce qui laisse comprendre aux porteurs ordinaires de polices que cette loi tend à être rétroactive et à supprimer les droits qu'ils supposaient avoir eus pendant ces dernières années? J'ai la parole du président de la compagnie qu'il existe environ 40,000 porteurs de polices et il y en a des centaines et des milliers qui croient qu'ils ont été volés, que les profits leurs ont été enlevés, et ont été pris par les actionnaires. Je ne prétends pas dire que cette opinion soit juste. Je ne prétends pas dire que les opinions que j'ai, et ce sont des opinions très sérieuses, soient exactes. Mais je dis que lorsqu'il y a des milliers de personnes qui croient avoir un grief contre la compagnie, et que le Gouvernement s'interpose et dit à ces personnes qu'on ne leur permettra pas de se présenter devant un comité de la Chambre et d'exposer leur grief, chacune de ces personnes emportera l'impression qu'il existe réellement un grief. J'ai ici deux polices à mon nom, et je crois que les profits ont été enlevés à ces polices, et qu'ils auraient dû leur être attribués. Et si le Gouvernement adopte à cette session, sans donner à moi et aux autres porteurs de polices une occasion de se présenter devant le comité de la banque et du commerce et d'exposer nos vues, il n'y a aucun pouvoir sur terre qui m'empêche de croire à l'avenir, que j'ai été volé. Et je ne suis pas seul de cet avis.

Pendant le mois dernier, mon nom avait été jusqu'à un certain point répandu comme étant opposé à ce bill, aussi des douzaines de porteurs de polices de cette compagnie, à Ottawa, sont venus me voir, et m'ont fait connaître leurs vues. Je ne dis pas que tous les porteurs de polices partagent ces vues. Il peut y en avoir beaucoup qui sont parfaitement satisfaits; mais en dehors des députés de cette Chambre, je n'ai pas encore vu un seul porteur de police qui ait déclaré qu'il était satisfait des conditions. Pourquoi? Parce que durant les quinze années passées, depuis que la compagnie a à sa tête la direction actuelle, les profits des porteurs de polices ont été simplement réduits d'année en année, et ces porteurs de polices aimeraient à avoir une explication convenable leur démontrant pourquoi une police qui, il y a vingt ou vingt-cinq ans ou trente ou quarante ans, recevait $25 de profit par an, ne peut recevoir aujourd'hui que $10?

C'est là quelque chose qui, à moins d'explication, restera toujours dans l'esprit des assurés; et si le Gouvernement ne fournit pas aux assurés l'occasion de soumettre leur côté de la question, le Gouvernement sera l'objet de beaucoup de critiques acerbes. Pourquoi cette compagnie serait-elle l'objet de tous les égards et n'en aurait-on aucun pour les assurés? Y a-t-il quelque bonne raison pour que les 40,000 assurés de cette compagnie ne soient l'objet d'aucune considération de la part du Gouvernement et du Parlement et que cette compagnie soit l'objet de tous les égards? Permettez-moi d'indiquer le contraste avec un cas analogue. Il y a quelques années, il fut nommé une commission royale sur les assurances, qui fit rapport et soumit un projet de bill. Le Gouvernement, il y a deux ou trois sessions, déposa ce projet de loi dans cette Chambre. Qu'auriez-vous pensé si on avait tenté de faire adopter en toute hâte ce bill sans donner aux compagnies d'assurance l'occasion de se présenter devant le comité de la banque et du commerce et de soumettre leurs prétentions? Les 40,000 assurés de cette compagnie ont-ils droit à moins d'égards de la part du Gouvernement que cette compagnie et les autres compagnies d'assurance? J'espère qu'on ne le dira jamais. De quels égards ces compagnies d'assurance n'ont-elles pas été l'objet? A leur demande, ce projet de loi sur les assurances a été remis d'année en année. Il est resté devant le comité de la banque et du commerce des semaines et des mois durant; nous avons passé les deux dernières sessions à l'élaborer, et la compagnie dont nous nous occupons en ce moment a eu dans le cours de la présente session quatre employés à l'œuvre, durant des semaines et des mois, à en parfaire la rédaction. Je reconnais bien que ces compagnies ont parfaitement raison d'en agir ainsi, et je serai tout aussi prêt à combattre toute proposition de passer pareille mesure à leur insu que je le suis à la proposition d'évincer les porteurs de polices dans la circonstance actuelle. Tel est le traitement dont ces compagnies ont été l'objet, et pourquoi les assurés seraient-ils l'objet d'un traitement moins favorable? Je pense qu'ils ont droit aux mêmes égards.

Si cette mesure est votée dans le cours de la présente session, sans que les assurés aient été mis à même de se présenter devant le comité et d'y faire valoir leurs prétentions, alors ma carrière politique va de ce fait prendre fin. J'ai l'honneur ou

le malheur, comme il vous plaira, de représenter une circonscription renfermant une majorité de conservateurs, et je n'ai aucun espoir de pouvoir changer un jour cet état de choses par un simple remaniement, car ma circonscription est bornée au sud par les Etats-Unis et à l'est par la province du Manitoba, et, au fur et à mesure de l'accroissement de la population, ce qui m'arrivera ce sera le retranchement de l'extrémité libérale de ma circonscription. On m'a offert l'extrémité d'une autre circonscription, mais j'ai préféré me réserver pour la partie difficile, pour la lutte à outrance, et je l'ai faite.

Si ce projet de résolution est voté, et des centaines de mes partisans, tant libéraux que conservateurs, frustrés de leur droit de se présenter devant cette Chambre et devant le comité des banques et du commerce, pour y soumettre leurs vues, même si on les juge erronées, tous ces électeurs auront un grief contre le Gouvernement et voteront contre moi. Mon affaire sera réglée. Sans doute, ça ne porte pas à conséquence, et je n'en parle pas comme d'une affaire très importante, seulement je tiens à faire observer à mes honorables collègues de la droite qu'il s'en trouve un grand nombre dans la même position.

M. TALBOT: Pas un grand nombre.

M. TURRIFF: Quand l'honorable député se sera tu je reprendrai le fil de mon discours. Il se trouve bon nombre de membres exactement dans la même situation que moi. Un déplacement de cent votes produit un grand effet, et on fera bien de considérer cet aspect de la question. Nous donnons à toutes ces personnes un sujet de plainte qu'elles n'oublieront pas de sitôt; et je puis vous assurer, d'après ce qui m'est revenu depuis un mois, que cette affaire entre dans l'esprit des assurés de la " Canada Life " beaucoup plus avant que vous ne vous le figurez. Il m'a été donné de rencontrer des personnes, qui n'ont pas voulu que leur nom fût divulgué mais dont quelques-unes sont très connues, qui m'ont dit qu'à leur avis ce projet de loi était des plus iniques. L'une d'elles m'a dit que si cette mesure était votée elle chercherait à vendre sa police à n'importe quel prix; craignant que cette compagnie dans dix ans d'ici ne se présente devant la Chambre et ne se fasse voter une loi la privant de plus encore qu'on ne lui enlève cette fois-ci. Cela me paraît exagéré, et je ne partage pas son avis; mais c'est une opinion qu'on entend exprimer, et je le répète, si vous ne mettez pas ces gens à même de formuler leurs prétentions ils auront un juste sujet de plainte, et rien ne pourra leur ôter de l'esprit l'idée qu'on a commis une injustice à leur égard. Il ne peut y avoir que deux raisons de presser l'adoption de cette mesure. L'une c'est que si elle n'est pas adoptée cette année, il sera plus difficile de la faire adopter la session prochaine.

M. G. TAYLOR: C'est peut-être l'année du dividende.

M. TURRIFF: Dans ce cas ce serait une très bonne raison d'en différer l'adoption. Si le projet de loi et aussi bon que le prétendent les employés de la "Canada Life", pourquoi s'opposent-ils à ce qu'il soit renvoyé au comité de la banque et du commerce et à ce que les assurés soient mis à même de soumettre leurs vues? Si leur prétention est juste, honnête, le projet de loi passera et sans difficulté; mais si le projet de loi est tel que son examen à fond et qu'un exposé à fond des vues des assurés compromettent ses chances d'être adopté, le Gouvernement a-t-il raison d'en presser l'adoption vers la fin d'une session sans donner aux assurés la moindre chance de se présenter devant le comité et d'y faire valoir leurs prétentions?

C'est là ma grosse objection; je ne combat pas la mesure en elle-même. J'ai une conviction bien arrêtée quant au fond même du bill, mais ce n'est pas là-dessus que je me fonde pour en combattre l'adoption. Ces assurés au nombre de 40,000, comptent sur le produit de ces polices pour assurer la subsistance de leurs femmes et de leurs enfants après leur mort. Il se trouvera probablement, un jour, comptant sur ces polices, 40,000 veuves et plus de 100,000 orphelins. . . .

M. TALBOT: Tous le même jour?

Quelques VOIX: Silence!

M. TURRIFF: Certes, dans une affaire d'une telle importance, ce n'est pas trop demander; et j'en appelle au sens commun et au sens de justice de mon chef honoré, ce n'est pas trop exiger que le renvoi à la prochaine session de ce projet de loi, afin que les assurés puissent se présenter devant le comité et y faire valoir leurs prétentions. J'ai entendu dire: Si ce projet de loi n'est pas voté à cette session-ci, il y aura des procès. La seule conclusion logique qu'on puisse en tirer, c'est que, si cette compagnie a mal agi, a agi illégalement, depuis trente ans, alors il faut voter une loi légalisant sa conduite depuis trente ans, l'autorisant à se mal conduire à perpétuité et interdire à tous de lui intenter un procès pour le redressement de leurs griefs. Le ministre de la Justice, l'autre jour, a traité cette affaire très à fond, et a déclaré, lui ou quelque honorable député, que, au cours de la délibération par nous de l'affaire de la " Cobalt Mining Company," le gouvernement d'Ontario n'avait pas le droit d'intervenir et de voter une loi supprimant toute contestation entre deux parties; et j'ai entendu affirmer alors --je ne dirai pas que c'est par le ministre

de la Justice—que le gouvernement provincial n'avait pas plus le droit de voter une loi empêchant un administré de porter une cause devant les tribunaux que de s'interposer dans une affaire déjà en voie. Dans le cas actuel, le procès est déjà en voie, de sorte que si nous appliquons la règle posée par le ministre de la Justice, le Gouvernement n'a pas le droit de s'interposer et d'empêcher ces poursuites. De quel droit ce gouvernement ou aucun autre gouvernement au monde s'interposerait-il entre moi et ceux qui m'ont causé un préjudice? Je crois que cette compagnie m'a causé un préjudice. Donnez-moi ainsi qu'aux autres assurés l'occasion d'exposer mes vues devant le comité de la banque et du commerce, et s'il peut être établi qu'aucune injustice n'a été commise, que cette mesure est équitable, je n'aurai plus rien à dire.

Ce n'est pas la première fois que j'ai eu à faire la lutte à cette compagnie en vue d'obtenir des renseignements. Depuis sept ou huit ans je cherche à savoir pourquoi les dividendes sur mes polices ont été réduits presque à néant. Je n'ai jamais pu obtenir une réponse satisfaisante. J'obtenais force réponses mielleuses de la part d'agents d'assurance très renseignés sur un sujet dont je ne connaissais pas grand'chose; mais jamais on ne m'a fourni une raison s'inspirant apparemment d'une idée de justice. Il est possible que je me trompe du tout au tout; mais je voudrais qu'on m'expliquât ainsi qu'aux autres assurés comment il se fait que les bénéfices aient été si minimes. Nombre d'assurés m'on fait la même plainte. Prenez le président de cette compagnie,—qui est le président d'une demi-douzaine d'autres, et membre du bureau de direction d'un nombre aussi grand d'autres compagnies,—il retire des émoluments de $20,000 par année de cette seule compagnie.

Un honorable DEDUTE: Quel rapport cela a-t-il au projet de loi?

M. TURRIFF: Je me propose de discuter le bill à ma manière. Cette somme de $20,000 est fournie par les assurés, qui autrement en auraient le bénéfice. Voilà quel rapport cette observation peut avoir au projet de loi. Le président a dans cette compagnie deux fils, dont l'un retire $15,000 par année, et l'autre $20,000, soit un total de $50,000 par année dans une seule famille. C'est à quoi nombre d'assurés s'opposent. Qu'est-ce que le pays penserait du premier ministre s'il se votait $20,000 par année et attribuait à ses deux plus proches parents $15,000 et $20,000 respectivement? Et notre premier ministre donne tout son temps à ses fonctions et travaille ferme. Qu'est-ce que le parti libéral dirait si le chef de la gauche arrivait au pouvoir, et aussitôt se votait $20,000 par année et à ses deux plus proches parents $15,000 et $20,000 respectivement? Ne ferions-nous pas résonner la Chambre de nos dénonciations? Comment donc, ce serait un tapage infernal; le bruit s'en ferait entendre de l'Atlantique au Pacifique. Et rappelez-vous qu'il y a plus d'un million d'électeurs pour payer ces appointements, et que ceux qui les reçoivent consacrent tout leur temps à la besogne qui leur est assignée, tandis que dans le cas de la compagnie d'assurance il y a seulement 25,000 à 30,000 assurés subventionnant ces autres qui ne consacrent pas tout leur temps à l'exercice de leurs fonctions respectives. C'est une des raisons que donnent les assurés de la réduction de leurs bénéfices depuis quinze ans. Les porteurs de polices de la "Canada Life" sont généralement d'avis que les choses ont été manipulées d'une manière très habile, très gentille, mais de telle manière que les bénéfices qui devraient être attribués aux assurés ne leur sont pas attribués. C'est le sentiment en général; ce sentiment persistera tant que les assurés n'auront pas été mis à même de s'organiser et de soumettre leur cause à un comité de la Chambre; et cela ils ne sauraient le faire à cette session-ci.

Ils ne pourraient même le faire convenablement si ce bill était soumis au comité des banques et du commerce. Il y aurait alors une occasion quelconque de faire quelque chose mais ce ne serait qu'un expédient. Ce que je demande, c'est que cette législation soit remise à plus tard. Si le bill est avantageux, comme le dit l'honorable député d'Essex (M. Clarke) et comme le prétend le Gouvernement, il n'y aura alors aucune difficulté à le faire adopter, mais si l'on en force l'adoption maintenant, il y aura beaucoup de mécontentement, comme un grand nombre d'entre nous ont lieu de le savoir, avant les élections générales. On a beaucoup parlé de l'augmentation du capital. En 1900, le capital a été porté de $125,000 à $1,000,000. Il n'y avait alors nul besoin d'augmenter le capital, la compagnie avait des millions à son crédit; elle a des millions de placés, et rappelez-vous que tout cet argent est l'argent des assurés, et que seulement 10 p. 100 de cela appartient à la compagnie. Il y avait des millions au crédit de la compagnie, et les actionnaires avaient leur $125,000 payés et retiraient de 30 à 70 p. 100 par an sur ce capital. Est-ce que cela n'était pas suffisant? N'auraient-ils pas du être satisfaits de cela? Et rappelez-vous que ces hommes qui retirent ces gros appointements possèdent au-delà de 50 p. 100 du capital-actions. Ils ont prétendu que cela était nécessaire, pas autant à cause de l'argent que dans le but de faire meilleure figure en Angleterre et aux Etats-Unis. Il est possible qu'il y ait eu du vrai dans cette prétention, mais dans tous les cas, ils

ont payé ce supplément d'argent, et bon nombre d'assurés croient que cela a été fait pour l'avantage des actionnaires et au détriment des assurés. Moi-même je suis enclin à le croire, mais je ne suis pas certain d'avoir raison. Si la chose était soumise au comité et si des explications étaient données, il serait peut-être facile de me convaincre que je m'abuse sous ce rapport. Cette question m'intéresse beaucoup parceque j'ai un grand nombre de porteurs de polices dans mon collège électoral, et ce n'est ni individuellement ni personnellement que je demande à mon très honorable chef de remettre cette mesure à l'automne prochain, mais c'est au nom des 40,000 âmes que je représente en cette Chambre. C'est dans leur intérêt que je demande que cette législation soit retardée jusqu'à la prochaine session. Rappelez-vous que c'est là une affaire d'une importance vitale pour des milliers de gens en ce pays—des salariés qui ont versé toute leurs économies, dont les économies sont représentées par des polices dans cette compagnie. Ce sont là les hommes qui se sentent lésés et qui veulent être représentés. Pourquoi traiter les compagnies avec justice d'un certain genre et les assurés d'une autre façon? Pourquoi ne pas les traiter également? Il s'agit d'un léger malentendu entre les assurés et la compagnie, pourquoi le Gouvernement ne nous laisserait-il pas régler ses difficultés sans intervenir? Nous allons les régler et cela se fera sans beaucoup de fracas. Tout ce que nous demandons c'est une bonne explication. Je veux rendre ce point aussi clair que possible. Je ne discute pas du tout le mérite du bill, mais j'insiste sur le droit qu'ont les assurés—les hommes qui ont fourni les $33,000,000 placés par la compagnie—d'être entendus devant le comité. J'en appelle à l'esprit de justice du premier ministre et je le prie de dire si législation ne devrait pas être renvoyée à six mois. La compagnie fonctionne depuis 30 ans en vertu de son acte constitutif actuel, pourquoi ne pas la laisser fonctionner encore six mois dans les mêmes conditions? Je demande au très honorable premier ministre de considérer ceci avec soin et de voir s'il ne pourrait pas permettre que cette législation soit renvoyée à six mois, et j'ose dire qu'elle passera alors sans le dixième des difficultés qu'il faudrait maintenant vaincre pour la faire adopter.

M. MEIGHEN: J'ai quelques remarques à faire sur la motion, et, en ce faisant, je me propose de m'abstenir de discuter le bill au fond. Si la Chambre veut bien croire que je puis discuter une question en dehors de toute considération de parti, je puis l'assurer que telle est bien mon intention. Si j'ai bien compris le très honorable premier ministre, et si c'est son intention d'imposer ce bill à la considération de la Chambre, sans qu'il passe par le comité des banques et du commerce, c'est là la manière de procéder la plus inexplicable dont j'aie eu connaissance depuis que je suis député. Il y a quelques semaines, lorsque ce bill nous a été soumis et qu'il a été renvoyé au comité des ordres permanents, lorsque ce comité a fait rapport que le bill n'avait pas été suffisamment annoncé, qui eut compris, lorsqu'une nouvelle annonce a été ordonnée par la Chambre que cette annonce n'avait aucun but? Il a pu y avoir quelque différence d'opinion quant à la dernière motion. Elle aurait pu être d'une nature technique. Mais assurément, sur cette motion qu'après que le bill eut été annoncé dans le but de faire connaître sa teneur au **public, assurément sur** cette motion qui donnait une occasion de se faire entendre, il ne pouvait y avoir de divergence d'opinion. Nul honorable député n'a jamais tenté de répondre à la question relative au but que l'on a pu se proposer en annonçant cette mesure dans le pays si le pays ne doit pas être entendu. Le premier ministre a éludé ce point dans son discours. Maintenant où en est le Gouvernement? Le gouvernement d'Ontario vient devant cette Chambre et proteste contre ce bill. Je ne conçois pas que le gouvernement d'Ontario en agissant de la sorte ait prétendu que cette Chambre, en votant les dispositions contenues dans le projet de loi n° 56, a empiété sur les attributions de la province, mais en réalité il a agi d'après le principe que le gouvernement d'Ontario est en quelque sorte le dépositaire des droits civils des citoyens d'Ontario, et qu'en cette qualité, il proteste contre ce bill qui, suivant lui, empiète sur les droits. Le premier ministre dit: Nous n'irons pas devant le comité des banques et du commerce, nous ne permettrons pas aux détenteurs de polices d'y être entendus. Si telle est la décision du Gouvernement, alors par quelle moyen le gouvernement public, assurément sur cette motion qui en cette Chambre, si ce n'est par le moyen même que nous avons adopté? Si nous excluons tous les représentants devant le comité des banques et du commerce, lequel si j'ai bien compris, est l'intermédiaire par lequel le public peut être entendu devant le Parlement, alors le moyen adopté par le gouvernement d'Ontario est le seul moyen qu'un gouvernement puisse adopter pour faire connaître ses opinions en cette Chambre. Or, voici dans quelle position se trouve le Gouvernement: Si un gouvernement provincial s'adresse à nous pour nous demander de ne pas adopter cette législation, et si cela nous froisse et si nous refusons au peuple représenté par ce gouvernement, le droit de se présenter devant nous

de toute autre manière, alors c'est la tyrannie personnifiée. Je dis que la conduite du Gouvernement sous ce rapport est inexplicable à mon sens, et j'espère qu'on en donnera quelque bonne raison avant que l'on dispose de la question.

M. A. H. CLARKE: Je suis heureux d'avoir entendu l'argument de mon savant ami d'Assiniboïa (M. Turriff) et aussi ceux des autres honorables députés qui s'opposent si fortement au bill soumis à la Chambre. Plusieurs en parlent comme étant inexplicable. D'après ma manière de voir, il est inexplicable qu'un bill ayant pour but de faire un simple acte de justice bien ordinaire, comme le bill actuel, soit combattu d'une façon si acerbe.

M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit que le bill est inexplicable, j'ai dit que la manière d'agir du Gouvernement est inexplicable.

M. A. H. CLARKE: Je ne parlais pas de mon honorable ami. Je disais qu'il me semblait inexplicable que des gens qui comprennent le bill s'y opposent si fortement. Je n'ai pas entendu même dans le discours véhément de l'honorable député d'Assiniboïa, une seule raison probante pour le rejet du bill. Il a fait des déclarations très énergiques au sujet de ce que disent les assurés; j'en ai entendu d'aussi énergiques de la part d'assurés qui prétendaient que le Gouvernement ne ferait pas son devoir, que ce serait une grande perte et la ruine des assurés si le présent bill n'était pas adopté, et donnant de très fortes raisons pour qu'il fut adopté à la présente session. Or, quel est le but de ce bill? Son but est très simple. La compagnie "Canada Life" s'adresse à ce Parlement, qui a créé la compagnie, la seule législature, l'unique tribunal qui puisse traiter cette affaire, et déclare que dans la législation qui a été adoptée en 1879 à la demande de la compagnie, l'on s'est servi d'expressions qui, de l'avis d'un avocat éminent en Angleterre, ne comportent pas l'interprétation que l'on avait eu l'intention de leur donner. Or, s'il y a eu erreur, je suis fermement convaincu que l'interprétation que l'on cherche à donner à l'acte de 1879 est absolument étrangère à l'entente des directeurs et des détenteurs de polices depuis lors jusqu'au moment actuel.

M. LANCASTER: Est-ce que les tribunaux ne décideraient pas dans ce sens? Et alors quelle est l'utilité de votre bill?

M. A. H. CLARKE: J'arrive à ce point. Je disais que j'étais convaincu qu'il y a une erreur et que l'adoption de ce bill est un acte de simple justice. Si la législation n'était pas un statut, si c'était un contrat, les termes pourraient en être réformés par la cour, parce que, dans ce cas, la cour aurait juridiction pour opérer cette réforme. Je suis convaincu de plus non seulement que c'est un acte de simple justice envers les actionnaires, mais que c'est un acte de la plus haute importance pour les assurés de cette compagnie.

M. LANCASTER: S'il en est ainsi pourquoi ne pas permettre au comité des banques et du commerce d'entendre les assurés dire cela eux-mêmes?

M. A. H. CLARKE: Mon honorable ami voudra-t-il attendre que je complète ma pensée? Je suis convaincu que, si favorable que soit cet acte aux intérêts des actionnaires de la compagnie "Canada Life", il est encore plus favorable aux intérêts de ses assurés; car, s'il y a quelque dérangement temporaire dans les dividendes payés aux actionnaires, c'est là une affaire au sujet de laquelle les actionnaires peuvent se protéger et se rembourser. Mais si les actionnaires refusent d'exercer les droits qu'ils ont et refusent de déclarer des profits à l'avenir ou si, ayant réduit les dividendes, ils n'ont plus intérêt à assurer le succès de la compagnie, alors, ce sont les assurés qui devront en souffrir en ce qui concerne leurs profits, car le montant des profits qu'ils reçoivent est intimement lié au succès de la compagnie. Examinons l'historique de cette compagnie qui a été la première à s'établir en Canada.

M. GEO. TAYLOR: Je demande l'application du règlement. Est-il à propos de faire l'historique de la compagnie? Cela se rapporte-t-il à la question soumise à la Chambre?

M. l'ORATEUR: La motion soumise à la Chambre est de renvoyer le bill au comité des banques et du commerce.

L'honorable député donne des raisons pour démontrer qu'une chose devrait ou ne devrait pas être faite. Je ne crois pas que le règlement permette une discussion sur les détails du bill à cette phase de la procédure.

M. A. H. CLARKE: Je me proposais de donner les raisons pour lesquelles ce bill ne doit pas être retardé. Si je m'écarte trop du règlement, naturellement on me rappellera à l'ordre. Mais mes honorables amis de la gauche qui étaient si pleins d'enthousiasme pendant que l'honorable député d'Assiniboïa parlait, n'ont pas demandé l'application du règlement.

M. GEO. TAYLOR: Il n'a pas discuté les mérites du bill.

M. A. H. CLARKE: Quand il parlait des forts appointements payés aux officiers ou du capital versé, cela n'avait-il rien à faire avec le bill? Mais l'opposition n'avait pas d'objection à ce moment et je suis surpris de voir que mon honorable ami n'ait pas pour moi la complaisance dont il a fait preuve envers l'honorable député d'Assiniboïa. Je n'entends pas retenir la

Chambre bien longtemps, mais je considère qu'il est important que ce bill soit bien compris, car les opinions émises par un grand nombre me paraissent si étrangères à la véritable signification du bill que je ne me rend pas compte des motifs de cette opposition.

Cette compagnie fut constituée en 1847 par un acte sous seing privé et cet acte contenait une disposition relative aux profits. Il était dit que pendant les deux premières années, nuls profits ne seraient payés aux porteurs de polices, mais après ce délai, les directeurs étaient autorisés, non pas obligés, mais autorisés à déclarer des profits qui devaient être partagés dans la proportion de 75 p. 100 pour les porteurs de polices et 25 p. 100 pour actionnaires. En 1849 la compagnie obtint une charte de ce Parlement. On parle de droits acquis! Si jamais on est intervenu dans les droits acquis au sujet de cette compagnie c'est bien en 1849, car avant cette date, dans le partage des bénéfices, les porteurs de polices avaient droit à 75 p. 100 et les actionnaires à 25 p. 100, mais la loi de 1849 fit disparaître cette restriction et les directeurs furent autorisés à distribuer les profits au meilleur de leur jugement.

M. LENNOX: L'honorable député a laissé voir trop clairement où il veut en venir. Il est évident qu'il entend discuter les mérites du bill, à propos d'une motion demandant qu'il soit renvoyé devant le comité des banques et du commerce. Cette motion ne concerne aucunement les mérites du bill. L'honorable député ne peut pas retarder l'adoption du bill ni de la motion par de semblables moyens. Il fait simplement de l'obstruction. Sans vouloir être trop exigeant, je considère qu'il devrait être tenu de respecter le règlement.

M. 'ORATEUR: La question dont la Chambre est saisie est bien claire. C'est une motion demandant que le bill soit renvoyé devant le comité des banques et du commerce. Je ne suis pas juge des raisons que les députés peuvent donner pour ou contre cette motion, mais si l'honorable député d'Essex se propose de discuter le bill dans ces détails, il enfreint évidemment le règlement. La motion principale invite la Chambre à siéger en comité pour la discussion de plusieurs bills y compris celui-ci.

L'hon. M. BRODEUR: Ne croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, que si une motion est faite invitant la Chambre à étudier un bill en comité général, il est permis de discuter les mérites du bill, et que si quelqu'un propose, comme amendement, que ce bill soit renvoyé devant un comité spécial, cela n'empêche pas la discussion sur le principe général du bill?

M. l'ORATEUR: La difficulté c'est que la motion principale m'invite à quitter le fauteuil pour que la Chambre étudie en comité un certain nombre de bills et non seulement celui-ci. Si la prétention du ministre de la Marine et des Pêcheries est fondée, tous les autres bills pourront être discutés de la même manière. La motion principale est une simple formalité, car en vertu des nouveaux règlements, elle est généralement adoptée sans discussion pour que la Chambre passe immédiatement à la discussion des bills en comité général. Je crois que l'honorable député (M. Clarke) ferait mieux de se borner à discuter l'amendement à la motion principale.

M. A. H. CLARKE: Mon exposé ne peut pas être complet, si je n'entre pas dans les mérites du bill, car je désire poser les bases de la proposition par laquelle j'entends conclure et qui est qu'un si long délai serait très préjudiciable aux porteurs de polices. Je ne puis pas le faire convenablement, sans exposer ma manière de voir sur les mérites du bill, en général. Ainsi, je faisais remarquer. . .

M. ARMSTRONG: Puis-je poser une question?

M. A. H. CLARKE: Certainement.

M. ARMSTRONG: L'honorable député d'Essex aurait-il l'obligeance de nous dire en quoi le renvoi de ce bill ou le retard apporté à son adoption peut causer un préjudice aux porteurs de polices?

M. A. H. CLARKE: J'y arriverai aussi rapidement que possible en suivant une marche logique. En rappelant l'histoire de cette compagnie, je disais que la loi de 1849 ne mettait aucune restriction ou partage des profits, entre les porteurs de polices et les actionnaires. Les législateurs du temps ne considéraient pas qu'ils lésaient des droits acquis, bien qu'antérieurement les porteurs de polices eussent droit à 75 p. 100 des profits et que ce droit leur fût enlevé par la loi de 1849. Après cette loi, leur part des profits aurait pu être de 2 p. 100, de 1 p. 100 ou de rien du tout, selon que la compagnie en eut décidé.

Nous avons donc un très fort précédent puor déposer un projet de loi concernant le partage des profits entre les intéressés. Mais en dépit de la loi de 1849, la compagnie a continué à partager les profits dans la proportion de 75 et de 25 p. 100, jusqu'en 1879, alors que le bill, cause du présent embarras, fut voté. Pourquoi ce bill de 1879 fut-il présenté? La question, ici, n'est plus uniquement entre les porteurs de polices et les actionnaires, mais aussi entre les actionnaires et les directeurs. Jusqu'à cette date, les directeurs. . .

M. LENNOX: Monsieur l'Orateur, j'en appelle encore au règlement. Je veux savoir si la Chambre est tenu d'observer une procédure régulière ou non. Depuis plus de dix minutes l'honorable député

persiste à refaire l'historique de cette compagnie. Cela n'a aucun rapport avec la question dont la Chambre est saisie. Je vous demande, Monsieur l'Orateur, de donner votre décision et d'insister pour qu'elle soit respectée.

M. l'ORATEUR: Je ne puis que repéter que toute discussion sur les mérite du bill, est contraire au règlement. Toute la question est de savoir si ce bill doit être renvoyé devant le comité des banques et du commerce. La motion principale invite la Chambre à étudier en comité général, un certain nombre de bills.

M. MACDONALD: Je maintiens respectueusement que la Chambre doit être mise en possession des faits qui lui permettront de décider si le bill doit être étudié en comité. Le renvoi de l'amendement de l'honorable député de Simcoe, aurait la même portée que l'adoption de la motion principale. Ceux d'entre nous qui désirent être mis au courant de la question devraient pouvoir être complètement renseignés sur les mérites du bill, pour décider si c'est la motion ou l'amendement qui doit être adoptée.

Il n'est peut-être pas étranger à cette question de règlement de demander à mon honorable ami qui a cité, il y a un instant une opinion du procureur général d'Ontario sur l'intérêt des porteurs de polices, si les membres de cette Chambre qui sont porteurs de polices dans cette compagnie ont bien le droit de prendre part à la discussion et surtout de voter sur ce bill dans lequel ils ont un intérêt personnel.

M. LENNOX: La question est simplement celle-ci: La Chambre a été informée que certains avis ont été publiés. Si nous voulons que ces avis aient eu leur raison d'être, le bill doit être renvoyé devant le comité des banques et du commerce, pour que ce dernier décide si le bill doit être adopté ou non, ou si le comité doit faire entendre les adversaires du bill, avant de faire son rapport à la Chambre. Dans ces circonstances, je prétends, monsieur l'Orateur, que toute discussion sur l'historique ou les mérites du bill, est contraire au règlement. Toute la question est de savoir si le bill doit être renvoyé devant le comité des banques et du commerce, ou non.

M. l'ORATEUR: Bourinot dit:

Il a été souvent décidé, dans la Chambre anglaise que sur une motion invitant l'Orateur a quitter le fauteuil, un député peut discuter les points principaux, mais non entrer dans le détail des articles, de manière à discuter, des amendements à ces articles avant que le bill soit régulièrement devant le comité.

C'est ce que j'ai déjà décidé.

M. LENNOX.

M. A. H. CLARKE: C'est exactement ce que j'avais compris et que je me proposais de faire. L'honorable député de Simcoe ne semble pas aimer à m'entendre; cependant j'ai écouté patiemment plusieurs de ses discours aujourd'hui et il pourrait me rendre la politesse en m'écoutant une seule fois. En 1879, le Parlement vota une loi que le présent bill est destié à amender . . .

M. SPROULE: Le règlement.

M. l'ORATEUR: L'honorable député (M. Clarke) est un ancien membre de cette Chambre; il a parfaitement compris la portée de ma décision et je suis certain qu'il s'y conformera.

M. A. H. CLARKE: Tout l'embarras provient du désir des auteurs de la loi de 1879 d'inclure les polices ne participant pas aux profits de même que les polices participant aux profits, et c'est pourquoi ils ont inséré dans la loi les mots qui, d'après la décision de sir Robert Findlay, vont au delà de l'intention et de la pratique de toutes les autres compagnies d'assurances faisant affaires au Canada.

M. SPROULE: A quels mots faites-vous allusion?

M. A. H. CLARKE: "Tous les profits." Avant 1879, les directeurs n'étaient pas autorisés par la loi alors en vigueur, à partager entre les assurés les profits provenant d'autres sources que des polices avec participation aux profits; cela excluait les profits provenant des annuités ou des polices sous participation; les directeurs, par la loi de 1849, n'étaient pas autorisés à les partager entre les porteurs de police avec participation.

Ceci étant, il était permis à tout actionnaire de blâmer les directeurs d'avoir outrepassé leurs droits. Si les actionnaires n'étaient pas unanimes, n'importe lequel parmi eux pouvait dire aux directeurs: Vous n'avez pas le droit de distribuer ces profits résultant des polices sans participation parmi les porteurs de polices avec participation, mais ces profits devraient être payés en dividendes aux actionnaires. Un des buts de la loi de 1879 était d'accorder aux directeurs le pouvoir de faire ce qu'ils faisaient dans la pratique, malgré qu'ils n'eussent pas reçu l'autorisation formelle de le faire. Dans le préambule, se trouvent les mots qui motivent le présent débat. Cet exposé des motifs est ainsi conçu:

Considérant que la compagnie d'assurance sur la vie "Canada Life", a fait voir dans sa pétition que les directeurs, dans la poursuite de leurs opérations, ont réparti et divisé 75 p. 100 de tous les profits parmi toutes les personnes assurées suivant le plan de participation.

Voilà la phrase malheureuse:

Réalisés sur toutes les opérations de la compagnie.

M. SPROULE: Il est dit: " tous les profits résultant de toutes les opérations." C'est-à-dire provenant de toutes sources.

M. A. H. CLARKE: L'exposé des motifs dit qu'ils ont agi ainsi.

M. SPROULE: C'est là une déclaration de fait, et c'est sur cette déclaration que des polices ont été émises.

M. A. H. CLARKE: Ce que l'on allègue, c'est qu'ils ont, dans le passé, divisé tous les profits réalisés dans la poursuite des opérations d'assurance.

M. SPROULE: Réalisés sur toutes les opérations, non pas sur les seules opérations d'assurance. Le capital y est inclus en même temps que l'assurance.

M. A. H. CLARKE: Je le lirai encore une fois:

Tous les profits réalisés sur toutes les opérations de la compagnie.

L'exposé des faits de la loi de 1879 fait voir que dans le passé, on partageait tous les profits réalisés sur toutes les affaires de la compagnie. Si jusqu'à ce moment-là, les directeurs avaient partagé les profits résultant du placement du capital, ils n'auraient nullement le droit de venir dire ici qu'il y a erreur. Ce qu'ils prétendent, c'est que la signification attachée à ces lignes aujourd'hui n'est pas celle qu'on aurait voulu exprimer, savoir, que l'intérêt du capital devrait être considéré comme faisant partie des profits de l'entreprise. La preuve est abondante et indéniable, car tous ceux qui ont quelque connaissance de ces opérations disent qu'avant 1879 les choses ne se passaient pas ainsi. M. Ramsay qui, à cette époque, était président de la compagnie. et qui en a été le président ou pourrait dire toute sa vie; les experts-comptables qui en ont fait l'examen; M. Bruce qui, plusieurs années de suite, a été leur avocat. . . .

M. SHARPE: Ces messieurs ont-ils été requis de paraître devant le comité des banques et du commerce pour donner leur témoignage?

M. A. H. CLARKE: M. Bruce y était.

M. S. SHARPE: A-t-il fait une déclaration devant le comité?

M. A. H. CLARKE: Je ne sais n'étant pas membre du comité; mais j'ai le certificat de M. Ramsay qui fut distribué aux porteurs de polices.

M. S. SHARPE: Ce n'est pas là une déclaration régulière.

M. A. H. CLARKE: Cependant vous pouvez accepter la parole de M. Ramsay tout autant qu'une déclaration statutaire. Vous avez donc la déclaration de toutes ces personnes que cette compagnie existe, les directeurs n'ont jamais réparti entre les porteurs de polices aucune partie des intérêts du capital; de sorte que si dans l'interprétation de la loi de 1879 on accepte les mots " tous les profits " comme incluant l'intérêt sur le capital, il est évident que l'allégation est erronée, puisque cela ne s'est jamais fait.

Je ne puis admettre entièrement l'exposé des faits soumis à sir Robert Findlay, par M. Laidlaw, de Toronto, qui s'est montré fortement opposé au présent bill, M. Laidlaw dit:

Il n'est donc pas nécessaire, pour apprécier cette opinion, de s'en rapporter à aucun versement de dividendes ou partage des profits antérieur avant l'adoption de l'acte de 1879. La compagnie se trouve liée par l'exposé des motifs du préambule de la loi de 1879, et par l'article 1er, y compris la restriction.

Voilà tout le résumé de la question. A mon avis, en soumettant à l'avocat une déclaration des faits, il était de toute importance de faire observer à sir Robert Findlay que jusqu'en 1879, les mots " tous les profits" tels qu'exprimés dans l'acte de 1879, ne pouvaient désigner les profits résultant du placement du capital.

M. SPROULE: Quelle qu'ait été la coutume avant la loi de 1879, quand celle-ci eut été votée avec le préambule, ceux qui prirent des polices par la suite n'avaient-ils pas droit de penser que les profits à partager seraient ceux résultant de toutes les opérations de la compagnie, ces opérations comprendraient les profits sur le capital aussi bien que sur les polices.

M. A. H. CLARKE: S'il ne connaissait pas le mode d'opérations de la compagnie je crois qu'il aurait pu interpréter ainsi le préambule.

Des VOIX: Très bien! très bien!

M. A. H. CLARKE: Mes honorables amis crient "très bien, très bien"; mais le bill n'a pas d'autre raison d'être. N'était l'opinion exprimée par sir Robert Findlay nous n'aurions pas demandé la modification de la charte; c'est cette opinion même qui a fait surgir le doute. Il a dit, se basant sur l'exposé qui lui a été fait, que la loi n'avait pas le sens que tous avaient voulu lui donner; c'est pourquoi la compagnie s'est adressée au Parlement pour faire dissiper toute ambiguité

M. LENNOX: Mon honorable ami a-t-il entendu le représentant d'Hamilton déclarer devant le comité que sans aucun doute l'opinion de sir Robert Findlay serait maintenue devant une cour de justice?

M. A. H. CLARKE: Si l'opinion de sir Robert Findlay est maintenue, je n'ai pas besoin d'autre réponse à ceux qui me demandent pourquoi je viens ici devant la

haute cour du Parlement. Je vois certains députés hocher la tête, mais je puis en référer à des témoignages dont l'autorité, en matière légale, est beaucoup plus grande que la mienne. Qu'ils se reportent à la cause de Richards v. McBride, en Angleterre: ils trouveront une décision de la cour qui dit, que si quelque erreur s'est glissée dans la rédaction, il incombe à la législature de la corriger.

M. LANCASTER: Cette erreur doit être mutuelle, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas tromper les porteurs de polices. Vous ne pouvez dire que parce que vous avez commis une erreur les assurés devront en souffrir.

M. A. H. CLARKE: Je parlerai de cela tantôt. La question que je discute en ce moment est de savoir si nous avons ici le tribunal compétent pour la rectification de l'erreur. La difficulté consiste en ce que les cours de justice ont une si haute opinion du Parlement qu'elles le considèrent comme infaillible. Il est dit dans une certaine cause que les législateurs sont des personnes idéales ne pouvant se tromper, et nous ne voulons pas leur enlever cette illusion.

M. LANCASTER: N'y aurait-il pas erreur de notre part si nous enlevions leurs droits aux assurés, nous basant sur les déclarations d'autres personnes?

M. A. H. CLARKE: Il s'agit là d'une question d'opinion que chaque membre de la Chambre doit résoudre pour lui-même. A moins que l'on ne me donne de meilleures raisons que celles que j'ai entendues jusqu'à présent, je suis d'avis que nous causerions un tort sérieux aux assurés si nous ne votions pas ce bill. J'ai fait remarquer que ce sont les porteurs de polices qui ont demandé la loi de 1879. Si dans toute cette loi il y a quelque chose qui semble indiquer que le capital devait être placé au profit des assurés, la chose n'a jamais été mentionnée dans la Chambre. Le bill fut déposé par M. Robertson de Hamilton, par une déclaration bien simple, que vous trouverez dans le " Hansard " de 1879:

M. ROBERTSON (Hamilton) explique que suivant l'acte primitif d'incorporation, la compagnie aurait le droit de partager les profits entre les assurés participants et les actionnaires dans la proportion de trois-quarts pour les assurés et d'un quart pour les actionnaires. Ce bill propose d'étendre la proportion à pas moins de 90 p. 100 aux assurés et pas plus de 10 p. 100 aux actionnaires. Les seules personnes qui pourraient s'y opposer seraient les actionnaires, et ces derniers, à une réunion générale, convoquée dans ce but, résolurent de donner effet à la proposition des directeurs.

Il ne demanda pas du tout que la nature des profits qui avaient été distribués jusqu'à cette date fut changée, mais simplement que la proportion de ces profits fût modifiée. J'ai fait remarquer que ces profits ne comprenaient pas les revenus du fonds social, et je n'ai pas entendu soutenir durant toute la discussion sur ce bill que ce serait rendre justice à la Canada Life, que de lui imposer l'interprétation que l'on prétend être la source véritable de la loi de 1879.

M. LENNOX: Nous ne sommes pas encore arrivée à ce point-là.

M. A. H. CLARKE: Nous y sommes arrivés dans la discussion d'autres bills au cours de la présente session, bills qui n'obligeaient les compagnies qu'à faire exactement ce que la Canada Life a fait. La législation formulée durant la présente session oblige les compagnies à ne partager parmi les actionnaires bénéficiaires que les profits réalisés par la classe bénéficiante.

M. LANCASTER: Ils n'ont pas fait de contrat en sens contraire.

M. A. H. CLARKE: Cela n'y fait absolument rien. J'ose affirmer qu'il n'y a pas une seule compagnie au Canada, ni aucune compagnie anglaise faisant affaires au Canada, qui fait ce que la Canada Life a fait depuis trente ans au sujet des profits réalisés. Vous chercherez en vain dans les actes constituant les différentes compagnies, pour en trouver une seule qui pourvoit au partage entre les porteurs de polices, des profits résultant des polices avec et sans participation. Si on examine le rapport de la commission royale sur les assurances, on trouve que, dans tous les cas, les compagnies ont fait exactement ce que la Canada Life a fait: c'est-à-dire que dans la répartition de l'intérêt sur le capital elles ont fait passer les actionnaires avant les porteurs de polices. La Canada Life, sous ce rapport, a fait plus que les autres compagnies. Voyons ce qu'a fait la Sun Life.

M. L'ORATEUR: L'honorable député ne croit-il pas qu'il vaudrait mieux réserver cette discussion pour quand la Chambre siégera en comité?

La question soumise à la Chambre est de savoir si ce bill sera renvoyé au comité des banques et du commerce. En discutant une semblable proposition, disent les auteurs, il est permis de faire vaguement allusion au projet de loi sans en discuter les détails. Tout ce que l'honorable député à dit pouvait se dire devant le comité.

M. A. H. CLARKE: J'ai écouté attentivement les opinions des auteurs qu'on a cités, et je comprends que les détails en question signifient les articles d'un projet de loi et non les détails du raisonnement.

M. SPROULE: La motion principale invite la Chambre à se déclarer en comité général pour étudier différents bills. L'amendement a trait à un autre projet de loi.

L'hon. M. BRODEUR: Si je saisis bien la situation, l'ordre du jour étant lu, on propose que les bills soient soumis au comité général. Sur cette motion, il peut s'engager une discussion générale relativement aux grandes lignes de ces projets de loi, aisi que Bourinot et May le déclarent. Puis, s'il est proposé que l'un des bills soient renvoyés au comité général, cette motion n'empêche pas la discussion des grandes lignes du projet de loi. C'est ce que fait l'honorable député. Bourinot ajoute qu'il ne peut pas s'attacher aux détails du bill. A mon sens, cette phrase de Bourinot veut dire que le règlement ne permet pas de discuter les articles de chaque bill et qu'il ne peut traiter que des dispositions générales. La Chambre a examiné le fond du projet de loi et le représentant d'Essex en discute maintenant les prescriptions générales sans entrer dans le détail, sans s'occuper du sens ni de la rédaction des articles.

M. SPROULE: Si cette interprétation est correcte, trois ou quatre projets de loi seraient soumis en même temps à la Chambre qui pourrait également discuter les dispositions de chacun d'eux.

L'hon. M. BRODEUR: Oui.

M. SPROULE: Ce serait tout à fait illogique. Par conséquent, je ne crois pas que telle ait été l'intention de ceux qui ont rédigé le règlement.

L'hon. M. BRODEUR: C'est ainsi qu'on l'a rédigé.

M. LANCASTER: Si j'ai bien compris l'opinion qu'on vient de lire, elle a trait aux sujets qu'on peut discuter sur une motion invitant la Chambre à se déclarer en comité général pour délibérer les bills. Nous n'en sommes plus là, il a été proposé, sous forme d'amendement, qu'un certain projet de loi, compris dans les autres bills soit renvoyé devant un comité pour y être discuté, et je prétends que le débat doit se borner à l'amendement. Les députés de la gauche qui ont pris la parole ont énuméré avec beaucoup de concision les motifs qui doivent nous engager à renvoyer ce bill devant le comité.

L'hon. M. BRODEUR: Non. Il n'y a qu'un seul cas où la discussion doit se borner à l'amendement, c'est lorsque la Chambre étant invitée à se déclarer en comité des subsides, quelqu'un propose un amendement afin de traiter un sujet spécial. Les auteurs posent en principe qu'il faut alors ne pas sortir du sujet mentionné dans l'amendement. Lorsque la Chambre est saisie des autres motions, si un député propose un amendement, il est permis de discuter non seulement ce dernier, mais aussi la motion principale.

M. LANCASTER: Avant que l'amendement soit repoussé?

L'hon. M. BRODEUR: Certainement.

M. LANCASTER: J'aimerais à voir sur quelle autorité vous vous appuyez.

L'hon. M. BRODEUR: Il est clair que, dans le cas de toute autre motion accompagnée d'un amendement, nous avons le droit de discuter non seulement l'amendement, mais aussi la motion principale.

M. LANCASTER: Je ne vous nie pas le droit de discuter l'un et l'autre lorsque monsieur l'Orateur occupe le fauteuil, mais il ne vous est pas permis de les discuter en même temps. L'amendement est mis aux voix et, après qu'il a été réglé, on discute la motion principale.

L'hon. M. BRODEUR: Mon honorable ami fait erreur. Il constatera que le règlement déclare que nous avons le droit de discuter et la motion principale et l'amendement, lorsqu'une motion est accompagnée d'un amendement. Qu'avons-nous dans le présent cas? Une motion demandant à la Chambre de se déclarer en comité général pour étudier un certain bill et un amendement proposant le renvoi de celui-ci devant un comité. Sur cette motion comme sur cet amendement, nous avons le droit de discuter et l'amendement et la motion principale.

M. SPROULE: Motion qui a trait au chemin de fer de la baie d'Hudson, au chemin de fer du centre d'Algoma et au chemin de fer du Canada-Central. Le ministre ne saisit-il l'illogisme de cette proposition?

M. LENNOX: Ceci n'est plus un rappel au règlement.

M. L'ORATEUR: Ma décision est claire. La motion principale demande que je quitte le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité général pour délibérer huit bills inscrits sur le feuilleton. L'amendement propose qu'un bill soit renvoyé au comité des banques et du commerce. Nous ne discutons pas le fond de ce projet de loi. Je déclare que l'honorable député n'était pas dans la question lorsqu'il est entré dans le détail des bills. Il saisit parfaitement la question: le bill doit-il être renvoyé au comité des banques et du commerce? A l'occasion de cette motion, l'honorable député ne doit pas traiter le fond du projet de loi.

L'hon. M. BRODEUR: Et la motion principale.

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

L'hon. M. BRODEUR: Non; c'est l'amendement qui fait l'objet de nos délibérations.

M. LANCASTER: Certainement.

M. l'ORATEUR: J'en ai ainsi décidé.

M. MACDONALD: Puis-je. . .

M. l'ORATEUR: Il n'est pas permis de discuter ma décision.

Quelques VOIX: A l'ordre!

M. MACDONALD: Je désire seulement m'assurer de ce que vous avez décidé, monsieur l'Orateur. Dois-je comprendre que vous avez déclaré que, sur une motion tendant au renvoi du bill à un comité, on ne peut pas discuter la contre-proposition, à savoir que le bill soit renvoyé au comité général?

M. l'ORATEUR: J'ai décidé que l'honorable député n'est pas libre de discuter les détails du projet de loi, à l'occasion du présent amendement.

L'hon. M. BRODEUR: Il peut en discuter les grandes lignes.

M. l'ORATEUR: C'est ce qu'il a fait pendant quelque temps.

L'hon. M. BRODEUR: Il peut, j'imagine, discuter les dispositions générales du projet de loi.

M. l'ORATEUR: J'ai décidé que l'honorable député ne peut pas discuter les détails. C'est ce qu'il a fait. Il peut donner des raisons motivant le renvoi du bill au comité des banques et du commerce ou l'adoption d'une autre ligne de conduite.

M. A. H. CLARKE: Si j'ai longuement traité ce sujet, c'est que mes collègues qui n'ont pas fait une étude approfondie du projet de loi désiraient comprendre parfaitement la question avant de se prononcer sur la question. S'il m'est interdit de donner des explications, ils ne pourront pas, cela va sans dire, profiter des lumières que j'espérais répandre sur le sujet et ils devront s'en passer. Je serai obligé de laisser de côté beaucoup de choses que je désirais dire.

Si je m'oppose au renvoi du bill au comité des banques et du commerce, c'est parce qu'il est urgent d'adopter ce projet de loi dès la présente session. C'est cette année que les bénéfices doivent être répartis entre les assurés. La compagnie à l'habitude de faire ce partage tous les cinq ans. En 1904, les bénéfices des cinq années précédentes ont été répartis entre les assurés, les uns les ajoutant à leur politique, d'autres les appliquant à la diminution de la prime et d'autres enfin les recevant en espèces. Cette année, un autre partage doit avoir lieu. A titre d'assuré, je m'oppose fortement à ce qu'on mette cette compagnie en mesure de me priver de mes bénéfices. Elle est rendue à un point où les bénéfices devraient être sensiblement augmentés.

Il y a dix ans, ils ont été diminués considérablement, parce qu'à cette époque-là la compagnie a été obligé de mettre de côté une grande partie du fonds de réserve exigé par l'Etat. Cinq ans après, lors du dernier partage quinquennal, les profits ont beaucoup augmenté. La réserve ayant été amassée, il y a lieu d'espérer que cette année, il y aura une autre forte augmentations des bénéfices. Si nous empêchons la compagnie de faire adopter ce projet de loi et si nous la laissons dans l'incertitude et exposée à des procès, tous les directeurs sensés diront: Nous ne répartirons pas les bénéfices avant de connaître dans quelle position nous nous trouvons. Ils ne sont pas tenus de déclarer qu'il y a des profits à répartir entre les assurés; ils peuvent attendre jusqu'au jugement dernier. Plusieurs députés ignorent ce qu'il faut entendre par ces bénéfices. Il n'y a ni loi, ni convention, ni règlement, qui oblige les directeurs à remettre des bénéfices aux assurés.

M. TURRIFF: Dans ces circonstances, qu'est-ce que la compagnie ferait des bénéfices?

M. A. H. CLARKE: Elle les accumulerait. A mon avis, cela causerait la ruine de la compagnie. Si vous diminuez les dividendes de 8 à moins de 4 p. 100, les directeurs ne seront guère disposés à amasser des bénéfices au profit d'assurés qui les mettent dans cette situation-là. Il leur sera facile de dire: Nous nous retirerons des affaires; nous attendrons l'échéance de nos polices et nous règlerons nos comptes avec les assurés à fur et à mesure.

Cette année, dans le cours ordinaire des choses, ils répartiraient les bénéfices; mais, en hommes d'affaires, ils ne le feront certainement pas si ce danger les menace. Il s'ensuivra que tous les assurés s'insurgeront parce qu'il ne toucheront aucun bénéfice. Ceux qui reçoivent actuellement $10 pour de légères assurances ne toucheront rien, et ceux qui ont de plus fortes assurances souffriront encore plus. Ce ne sera plus la compagnie qui demandera que ce bill soit adopté, mais les assurés nous entoureront et réclameront son adoption. Le représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) nous a proposé de rencontrer ces gens irrités. Eh bien, j'en ai rencontré dans ma propre circonscription. Ce sont des gens aussi pratiques que ceux qu'on peut rencontrer n'importe où. Ils ne se contentent pas de n'importe quoi. Ils pensaient que les directeurs avaient amassé ce fonds de réserve plus tôt qu'ils n'auraient dû le

faire, et qu'en certains cas les traitements étaient trop élevés, mais ces griefs n'ont pas trait au présent projet de loi.

Ils ont compris que, pour payer des profits, la compagnie doit d'abord faire des affaires profitables. Mais si vous mettez des entraves à l'action de la compagnie, il se peut que, pour un temps, les actionnaires en souffrent; mais en définitive, ce sont les assurés sur qui retomberont les pertes. Tout ce qu'on a dit ce soir, tout ce que l'on pourrait dire encore a déjà été dit devant le comité des banques et du commerce et ce ne serait pas très flatteur pour les assurés qui ont été alors entendus de dire que d'autres ont trouvé des arguments meilleurs qu'ils n'ont pu le faire.

M. SPROULE: Pour cette autorisation que demande la compagnie de ne pas diviser les profits, est-ce que toute police ne dit pas que la compagnie fera périodiquement une distribution des bénéfices?

M. A. H. CLARK: Non, la compagnie n'a jamais convenu d'une telle chose. Que l'honorable député veuille bien relire sa police.

M. SPROULE: Je n'en ai point dans cette compagnie.

M. A. H. CLARK: Eh bien, moi j'en ai une.

M. SPROULE: Si ce n'est pas comme je dis, n'est-il pas vrai que les agents, pour engager leur monde à s'assurer, représentent que c'est là une règle invariable, toujours appliquée?

M. A. H. CLARK: Je crois avoir été sollicité par autant d'agents que pas un, et je sais le contraire. La police, pas plus que le statut, n'obligent ici la compagnie. Les assurés se contentent de ce qu'on veut bien leur accorder; rien ne force la compagnie à faire la moindre distribution de ses profits. Si elle le fait, la proportion est déterminée; mais elle n'y est pas tenue.

M. SPROULE: Quelle interprétation faut-il donner au mot "pourront"?

M. A. H. CLARKE: Les directeurs sont autorisés à cela par les actionnaires. Le statut dit que les directeurs ont le pouvoir de diviser les profits. Ils n'avaient pas cette autorité avant 1879. Ce statut dit: Ils pourront, et l'on voit par là combien il importe d'agir promptement. On a assurément fait valoir tout ce qui pourrait l'être, et ce que l'on nous propose de faire me paraît être absolument préjudiciable aux intérêts des assurés. Aussi, comme assuré, je proteste contre ceux qui, tout en se disant nos amis, favorisent des mesures dont l'effet ne pourra que nous être dommageable. Mon avis est que le bill ne devrait pas être envoyé au comité. Il a maintenant subi l'examen le plus complet, et le comité de la Chambre est suffisamment renseigné pour décider de son sort.

M. SPROULE: J'ai ici une lettre d'un assuré qui m'a déjà écrit plusieurs fois et qui me dit avoir pris une action pour faire reconnaître les droits que lui donnent sa police.

M. A. H. CLARKE: Quel est son nom?

M. SPROULE: Son nom est Chadwick, et il est de Toronto. Sa lettre est du 27 mars, et il me dit que le bref a été émis il y a quelques jours, et signifié hier à la compagnie. Il ajoute que d'autres brefs vont suivre. et qu'il se propose de mener l'affaire jusque devant le plus haut tribunal canadien. Le Gouvernement, dit-il, n'ira assurément pas jusqu'à confisquer ce qui est à moi par une convention.

M. A. H. CLARKE: J'ai le bref devant moi. L'action est dirigée contre la "Canada Life Assurance Company," et on y demande que la compagnie fasse rentrer dans sa caisse tous les dividendes qu'elle a payés aux actionnaires. Comment la compagnie peut-elle espérer être en mesure de distribuer des bénéfices, s'il lui faut payer les dividendes arriérés?

M. SPROULE: La question est celle de savoir si nous devons intervenir pour empêcher l'effet d'une action prise en vue de contraindre une personne ou une compapnie à exécuter son marché. C'est ici que le pouvernement provincial entre en scène. Il s'agit bien en effet des droits civils de l'individu. C'est à la province qu'il incombe de veiller à la conservation des droits de ceux de ses membres qui, par raison d'âge, sont dans l'impossibilité d'y voir eux-mêmes. Me refusera-t-on le droit, s'écrie mon correspondant, de soumettre ma cause au comité des banques et du commerce? J'ai répondu à cela que la marche à suivre pour lui était de se présenter à la barre de la Chambre ou devant un de ses comités. J'ai ajouté que je pensais bien que ce bill serait renvoyé au comité des banques et du commerce, après avoir subi un examen devant le comité des ordres permanents, si toutefois on devait en reprendre l'étude au cours de la présente session, et qu'alors tout assuré aurait l'occasion de se présenter devant le comité et d'amener par là le Parlement à se bien assurer que des droits garantis par un contrat ne sauraient être ainsi enlevés. Mais il paraît que ce n'est plus cela, et pour compléter la comédie, on publie dans la "Gazette" un avis adressé à des personnes à qui on refuse ensuite de comparaître devant le comité pour y exposer leurs griefs.

M. GOODEVE: La raison que le premier ministre a alléguée pour empêcher le projet de loi d'être renvoyé au comité des banques et du commerce, c'est qu'il avait déjà été renvoyé au comité des ordres permanents, et que ce dernier avait déclaré

l'avis suffisant. Comme membre de ce comité, je dirai que n'étant pas autorisés à nous prononcer sur la suffisance de l'avis, nous avons pris le parti de faire rapport sur la nature de l'avis seulement. C'est ce qu'on nous avait demandé. Un des membres a cité des cas pour prouver l'insuffisance de l'avis, mais on objecta et l'objection fut maintenue, que le comité n'avait pas le pouvoir de trancher cette question, mais simplement de dire quelle sorte d'avis avait été donné. J'ai moi-même suggéré d'ajouter au rapport une proposition de renvoyer le projet au comité des banques et du commerce, afin de permettre aux assurés de se faire entendre.

Il n'est pas nécessaire de répéter les arguments qui ont été employés ici ce soir. A mon sens, ce serait une grosse farce de la part de la Chambre en comité de vouloir disposer de ce projet de loi. Je le répète, le projet fut renvoyé au comité des ordres permanents, qui en fit de nouveau rapport, non pas en disant que l'avis était suffisant, mais qu'il y avait eu un avis de donné. L'honorable député d'Essex-sud (M. Clarke) a déclaré que la compagnie a republié l'avis de son bill. Quelle était donc l'idée de cette republication, si ce n'était de donner aux assurés l'opportunité de revenir devant le comité pour discuter la question? Tout ce que nous demandons maintenant, c'est que les assurés aient l'avantage de cette republication, et soient de nouveau entendus devant le comité. L'honorable député d'Essex-sud dit que ni l'opposition ni l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) n'ont donné de raison pour que le projet ne soit pas discuté maintenant. Je réponds que s'ils n'ont pas donné de raisons, alors je ne comprends plus ce que sont la logique et le raisonnement. L'honorable député d'Assiniboïa a soulevé à mon avis, un point d'importance vitale. Il a dit que l'opinion semble prévaloir à l'étranger qu'au Canada, lorsque l'intérêt public vient en conflit avec l'intérêt des corporations, c'est le premier qui est sacrifié. S'il en est ainsi, j'affirme que rien de plus important n'a encore été discuté à la présente session.

Il est d'importance vitale que le pays ait la conviction que nous sommes ici pour défendre l'intérêt public, et non l'intérêt des corporations et des particuliers. Je ne commencerai pas à réfuter les arguments de l'honorable député d'Essex-sud, malgré qu'ils me paraissent faciles. Mais je désire me conformer à la décision de M. l'Orateur. Je parle simplement sur la question de savoir si l'amendement proposé doit être adopté ou si le projet doit être renvoyé au comité des banques et du commerce pour permettre aux assurés de se faire entendre. Comme membre du comité des ordres permanents, je dis que nous n'avions pas le droit de discuter le mérite du projet, mais simplement de décider s'il devait être renvoyé au comité des banques et du commerce. C'est sur ce point que nous avons fait rapport. Je demanderais à la députation, si elle comprend les droits du public, de lui donner une autre opportunité de discuter la question.

Il n'y a pas à douter qu'il règne un sentiment de malaise parmi la population, à en juger par la propagation des doctrines socialistes et autres préjugés basés sur la prétention qu'on ne rend pas justice au peuple en traitant les questions comme celle-ci. Il est donc de la plus haute importance que nous donnions une opportunité à tous les intéressés de venir discuter cette question, et à ce point de vue, je demande le renvoi du projet au comité des banques et du commerce, afin que tout homme et femme intéressés aient la satisfaction de savoir que le Parlement protège leurs droits.

M. GUTHRIE: J'aurais un mot à dire sur la proposition de renvoyer le projet au comité permanent des banques et du commerce. Je m'oppose à cette proposition, et pour des raison que je crois impartiales. Je ne suis pas intéressé à cette question, si ce n'est que je suis porteur d'une certaine espèce de police dans la compagnie Canada Life. J'ai assisté à la discussion devant le comité des banques et du commerce, et je dois dire qu'à mon avis la discussion a été aussi complète que dégagée, même sur l'insuffisance de l'avis. L'honorable député de Halton (M. Henderson) et l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen) ont traité la question au long et l'honorable député de Hamilton (M. Parker) l'a discutée très savamment. La compagnie y était représentée. La plupart de ceux qui ont pris part à la discussion étaient des assurés et des intéressés, et je crois rester dans les limites du vrai en disant que tous ceux qui ont jugé à propos d'assister aux réunions du comité lorsque ce projet était en discussion, ont eu toutes les chances de se former une opinion. Après une discussion libre et impartiale, exempte de parti et de toute animosité, l'honorable député de Halton qui conduisait la discussion n'a pas cru devoir demander un vote sur la question. Le projet fut donc envoyé à la Chambre.

Le 22 mars le bill a été assez bien discuté dans cette Chambre jusqu'au moment où quelqu'un souleva l'objection qu'un des avis suffisants n'avaient été publiés ou que l'avis public n'était pas assez explicite. Alors le bill a été renvoyé au comité des ordres permanents. Nous savons tout ce que le comité des ordres permanents a dit, et ce qu'il était autorisé à rapporter. Or, je crains que si cet amendement passe, le bill ne pourra pas être adopté à cette session. Je ne doute aucunement de la

sincérité de l'honorable député de Simcoe-sud (M. Lennox) et mon honorable ami d'Assiniboïa a dit bien clairement quel but il poursuivait. Il ne veut pas que ce bill soit adopté pendant la présente session, mais qu'il soit renvoyé à l'automne. En ma qualité de porteur de police avec participation aux bénéfices je dis que c'est faire tort aux porteurs de polices et à la compagnie que d'agir ainsi, et que tout ce qui cause un tort à la compagnie en causera un aux porteurs de polices. Il ne sert à rien de dire que les porteurs de polices comme parties intéressées ne peuvent pas être entendus en réponse de l'avis qui a été publié récemment. Les porteurs de polices ont pleinement le droit de se faire entendre à la barre de la Chambre, soit en personne soit par un représentant. Tous leurs griefs peuvent être exposés. Ils ont droit de présenter des pétitions et de se faire représenter par un conseil.

M. LANCASTER: Pourquoi pas dans la manière ordinaire devant le comité ordinaire.

M. GUTHRIE: Ma seule objection est qu'un renvoi devant le comité des banques et du commerce causera un retard, et empêchera le bill d'être adopté pendant la présente session. Je sais quelles objections futiles on soulève souvent pour retarder l'adoption d'un bill. Ainsi que je l'ai déjà dit, je ne doute aucunemnt de la sincérité de l'honorable député qui a proposé cet amendement ni de celle de l'honorable député d'Assiniboïa qui a clairement expliqué le but qu'il voulait atteindre. Il dit que lui et ses amis veulent que le bill soit renvoyé à la prochaine session. Je crois que ce renvoi aurait un effet désastreux. Si le bill est renvoyé au comité des banques et du commerce, la discussion en sera interminable et le bill ne pourra pas être adopté pendant la présente session si cette session doit se terminer dans un temps raisonnable.

M. LANCASTER: Qui en souffrira?

M. GUTHRIE: Je crois qu'il en résultera probablement un chaos. Les assurés poursuivront la compagnie, ou la compagnie poursuivra les électeurs ce qui nuira au crédit de la compagnie et diminuera considérablement ses profits. Les porteurs de polices souffriront du retard. Je crois qu'il est dans l'intérêt de toutes les parties que ce bill soit étudié et adopté dès à présent.

M. GUTHRIE: Non, règle générale, je ne crois pas que le Parlement doive se substituer aux tribunaux, mais je crois qu'il est de son devoir, lorsqu'une injustice a été commise par des lois antérieures, de rémédier le plus tôt possible aux torts qui ont été causés. Je ne veux pas discuter le mérite du bill. Je l'ai examiné, je l'ai considéré, et je ne suis arrivé encore à aucune décision. Lorsque le bill sera discuté devant la Chambre, j'exercerai certainement mon jugement, mais je ne veux pas dire maintenant ce que sera ce jugement; mais je crois qu'il est du devoir de tous les membres de cette Chambre dans l'intérêt des porteurs de polices et de la compagnie de faire avancer ce bill et de n'en pas retarder l'adoption en votant pour la motion de l'honorable député de Simcoe-sud.

M. LANCASTER: L'honorable député ne voit-il pas que la conduite qu'il propose de suivre empêchera l'enquête qu'il faut faire pour découvrir si ce bill cause un tort ou non?

M. GUTHRIE: Non, je ne crois pas cela. Je crois que les honorables membres de cette Chambre sont parfaitement en état de faire eux-mêmes l'enquête en cette affaire. Je crois que 40 ou 50 p. 100 des membres de cette Chambre sont assurés dans cette compagnie, et qu'ils sauront surveiller et défendre les intérêts de porteurs de polices.

M. MEIGHEN: Au sujet de la question posée par l'honorable député de Grey-Est (M. Sproule) je lui demanderai s'il ne croit pas qu'il n'est pas dans l'intérêt des porteurs de polices d'ennuyer la compagnie avec des poursuites; croit-il que ce Parlement doive dire aux porteurs de polices qu'il n'est pas dans leur intérêt de poursuivre la compagnie, ou les assurés ne sont-ils pas les meilleurs juges là dedans?

M. GUTHRIE: Je crois que la Chambre pourra décider cela lorsque le bill sera discuté.

M. HENDERSON: Je suppose que la Chambre a hâte de voter sur cette question et je ne dirai que quelques mots. Je n'ai pas entendu une seule bonne raison à l'appui du rejet de la motion qui est présentement devant la Chambre. Le promoteur du bill (M. R. H. Clark) prétend qu'une erreur a été commise en 1879. L'honorable député qui vient de parler prétend qu'il n'y en a pas eu. Je veux appeler l'attention de la Chambre sur ces deux assertions. Ces questions, sont venues devant le comité et je veux expliquer pourquoi je crois que c'est une bonne chose que ce bill ne soit pas renvoyé de nouveau devant le comité, à cause de la discussion même qui a eu lieu auparavant devant le comité des banques et du commerce. On a prétendu devant ce comité qu'une erreur avait été commise.

M. SPROULE: L'honorable député croit-il que le Parlement a le droit et le devoir de se substituer aux tribunaux?

Cette assurance était tellement catégorique qu'au sein du comité, nous pensions qu'on avait commis une erreur. On a même produit une lettre de M. A. G. Ram-

say, qui avait été longtemps directeur de la compagnie et qui avait aussi siégé au conseil, à titre de directeur. Cette lettre, on en a donné lecture à la hâte, puis, l'avocat l'a précieusement enfouie dans sa valise et le comité n'a plus été en mesure d'examiner ce document. Le lendemain, quand je me suis informé auprès du secrétaire du comité, il me répondit que cette lettre ne lui avait jamais été remise. Je croyais que M. Ramsay avait déclaré qu'on avait commis une erreur et qu'il portait la responsabilité de cette affirmation. Maintenant que j'ai reçu copie de cette lettre et que j'ai été en lieu de la relire soigneusement, je suis étonné de constater que M. Ramsay n'affirme rien de tel. Rien ne prouve qu'on ait commis pareille erreur en 1879. J'en suis convaincu, personne ne pourrait le prétendre. L'avocat de la compagnie assistait à l'assemblée du comité des banques et du commerce, si je ne me trompe, comme peuvent l'attester plusieurs députés qui y étaient présents, et il lui a été impossible d'affirmer qu'on avait commis une erreur. Je n'ai jamais constaté qu'on eût commis pareille erreur dans la loi de 1879. Si je ne me trompe, M. Ramsay est le seul des directeurs qui survit aujourd'hui et je m'étonne qu'on ait si longtemps gardé le silence sur cette affaire et qu'on ait laissé disparaître de la scène de l'action ceux-là mêmes qui étaient le mieux renseignés sur cette affaire. Le comité a été pour ainsi dire induit en erreur dans la loi de 1879 et que nous avions le devoir de rectifier cette erreur. On a catégoriquement affirmé la chose devant le comité, et cette affirmation a exercé une influence très considérable sur ce comité. On a réussi à convaincre le comité qu'on avait commis une erreur dans la loi et qu'il importait de rectifier cette erreur. Après avoir étudié la question dans son ensemble, j'en suis convaincu, il ne s'est glissé d'erreur ni dans la loi de 1879, ni dans la préparation de la pétition tendant à obtenir cette loi. Comme on a si catégoriquement affirmé la chose devant le comité et cela presque sans preuve, mais simplement sur l'affirmation de l'avocat, et il y a là, à mon avis, une raison suffisante de renvoyer ce bill au comité des banques et du commerce, afin qu'il puisse se prononcer sur la question en meilleure connaissance de cause, maintenant qu'il est au courant des faits qu'il ne connaissait pas auparavant.

Je tiens fortement au renvoi de ce bill devant le comité, afin que tous les intéressés, qu'ils soient porteurs de polices ou non, puissent être en lieu d'exposer leurs vues. C'est là un droit qu'on ne saurait consciencieusement refuser à personne. Je ne puis croire que la Chambre veuille refuser ce droit à un seul porteur de police. Le député de Wellington-sud (M. Guthrie) affirme que si le bill est renvoyé au comité des banques et du commerce, cela aboutira à l'échec de ce projet de loi pour cette session; mais cet argument à mon avis, est sans valeur. Pourquoi en serait-il ainsi? Il y a peut-être d'assez puissantes influences ici pour assurer l'adoption de ce bill, quand bien même il ne serait pas voté ce soir. On réussira bien à faire adopter cette mesure, au bout d'une semaine ou après quelques jours. Cet argument ne saurait donc avoir de poids ou de force aux yeux des députés. A mes propres yeux du moins, il est sans valeur. Je veux rendre justice aux porteurs de polices d'assurance, quand bien même il faudrait retarder d'une semaine l'adoption de ce bill, Dans mon propre comté il y a nombre de porteurs de polices. Je suis tenu de protéger leurs intérêts, et c'est là le seul intérêt que je possède ici, car je ne suis porteur de police dans cette compagnie que pour une fort minime somme. J'ai le devoir de protéger les porteurs de polices dans toutes les parties du pays, où qu'ils soient. J'entends bien demeurer ici pour atteindre ce but, et le Gouvernement, je l'espère, comprendra qu'il convient d'adopter la motion proposée par l'honorable député de Simcoe-sud et d'accorder aux intéressés le droit de nous faire connaître leurs griefs, avant que nous fassions subir à cette mesure son épreuve définitive.

M. NESBITT: A titre de membre du comité des banques et du commerce, je dois dire que ce projet de loi a été discuté, quand il est venu devant le comité et à notre avis, l'avis de publicité ne laissait rien à désirer. L'avis, tel qu'il a figuré aux procès-verbaux a été convenablement publié en premier lieu. Nous avons renvoyé le bill au comité des banques et du commerce. Ce sera encore deux ou trois jours consacrés à la même discussion pour arriver à la conclusion déjà adoptée, l'autre jour. Je mets mes collègues en garde contre ces affirmations sensationnelles au sujet des gros traitements et des droits des porteurs de polices. Je représente une partie du pays ou proportionnellement à sa population, il y a tout autant de porteurs de polices de la Canada Life que dans toute autre partie du pays. Voilà donc nombre d'années que la compagnie est bien représentée et qu'elle compte nombre de porteurs de polices dans le district. Voilà trois mois que cette agitation dure. Les avis de publicité ont paru dans les journaux, et le gentleman de Toronto qui a provoqué cette agitation a fait preuve d'activité. Les porteurs de polices n'ont pas discuté la question devant le comité des banques et du commerce, et en toute probabilité, à moins qu'on ne veuille provoquer des débats, il ne se livrera pas de discussion autour de la question, si on renvoie le bill au comité.

M. SPROULE.

Je suis allé chez moi pendant sept ou huit jours, au moment des vacance de Pâques, et récemment depuis samedi matin. jusqu'à dimanche matin et, bien que les journaux aient été remplis de cette affaire, il n'y a eu qu'un seul homme parmi les porteurs de polices de ma région qui m'ait demandé quelque chose au sujet de ce bill. Il m'a téléphoné et m'a demandé ce que cela signifiait: je le lui ai dit et il s'est déclaré parfaitement satisfait. Je suis fâché d'avoir à dire, mais c'est vrai, qu'un grand nombre des affirmations qui ont été faites ici ce soir sont simplement destinées à produire de la sensation. Il doit y avoir quelque chose dans cette opposition qui n'est pas très clair, parce que tout ce que demande la Canada Life dans ce bill est de pouvoir faire, tout ce qu'une compagnie d'assurance faisant affaire sur le principe du capital peut faire aujourd'hui au Canada. Je déclare ici que la compagnie Canada Life a payé des profits aussi grands depuis sa création qu'aucune autre compagnie au Canada. C'est une déclaration assez large, mais je mets au défi quiconque de se lever dans cette Chambre et de nier cette affirmation, et si quelqu'un le fait je peux lui donner une preuve de l'exactitude de mes renseignements. Je pense qu'il serait ridicule d'envoyer de nouveau ce bill au comité de la banque et du commerce pour faire recommencer la même direction qui s'y est déjà faite pendant deux jours dans ce comité.

(L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames,	Magrath,
Armstrong,	Marshall,
Arthurs,	Meighen,
Barr,	Middlebro,
Blain,	Owen,
Bradbury,	Paquet,
Bristol,	Porter,
Broder,	Price,
Burrell.	Rhodes,
Campbell,	Schaffner,
Chisholm (Huron),	Sexsmith,
Crocket,	Sharpe (Lisgar),
Daniel,	Sharpe (Ontario),
Donnelly,	Smyth,
Edwards,	Sproule,
Elson,	Stanfield,
Fraser,	Saples,
Goodeve,	Taylor (Leeds),
Henderson,	Taylor (New Westminster),
Herron,	Thoburn,
Hughes,	Thornton,
Jameson,	Turriff,
Lake,	White (Renfrew),
Lancaster,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Lennox,	Wright.—52.
Lortie,	
Maddin,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	Lovell,
Aylesworth,	Low,
Beauparlant,	Macdonald,
Béland,	MacNutt,
Bickerdike,	McAlister,
Black,	McCoig,
Borden (sir Fred.),	McCraney,
Boyer,	McGiverin,
Brodeur,	McIntyre (Perth),
Bureau,	McIntyre (Strathcona),
Calvert,	McKenzie,
Carrier,	McLean (Huron),
Carvell,	McMillan,
Cash,	Marcile (Bagot),
Chisholm (Antigonish),	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Chisholm (Inverness),	Mayrand,
Clark (Red Deer),	Michaud,
Clarke (Essex),	Miller,
Congdon,	Molloy,
Conmee,	Nesbitt,
Currie (Prince-Edouard),	Neeley,
Delisle,	Papineau,
Demers,	Pardee,
Dubeau,	Parent,
Dugas,	Pickup,
Ecrément,	Proulx,
Ethier,	Pugsley,
Fielding,	Rankin,
Fisher,	Reid (Ristigouche),
Fortier,	Richards,
Fowke,	Rivet,
Gauvreau,	Robb,
Geoffrion,	Ross,
German,	Savoie,
Gervais,	Sealey,
Girard,	Séguin,
Gladu,	Sinclair,
Graham,	Smith (Middlesex),
Guthrie,	Smith (Nanaïmo),
Harris,	Smith (Stormont),
Hunt,	Stratton,
Kyte,	Sutherland,
Lachance,	Templeman,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Tobin,
Lanctôt (Richelieu),	Tolmie,
Lapointe,	Turcotte (Nicolet),
Laurier (sir Wilfrid),	Turcote (Comté de Québec),
Lavergne,	Turgeon,
Law,	Warburton,
LeBlanc,	White (Victoria-Alta),
Lemieux,	Wilson (Laval).—103.
Loggie,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Gordon (Kent),	Russell,
Meigs,	Roche,
Martin (Wellington),	Wallace,
Martin (Regina).	Gordon (Nipissing).

Les députés qui ont pairé pour ce vote ne l'ont pas considéré comme un vote de parti.

M. GEORGE TAYLOR: L'honorable député de York-centre n'a pas voté.

M. WALLACE: J'ai pairé avec l'honorable député de Wellington-nord. Si je ne l'avais pas fait, j'aurais voté pour l'amendement.

La motion principale est adoptée et la Chambre siège en comité général.

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE CANADA LIFE.

L'ordre du jour appelle la discussion des articles du projet de loi (n° 56), déposé par M. A. H. Clarke, concernant la compagnie d'assurance Canada Life.

M. LENNOX: Je soumets que nous ne devrions pas délibérer ce projet de loi à une heure aussi avancée de la nuit. C'est un bill très important que les membres de la gauche n'ont nullement discuté quant au fond. C'est un projet de loi d'un intérêt vital pour 40,000 assurés, représentant à peu près 200,000 personnes. Nous avons siégé ici à peu près sans interruption depuis onze heures ce matin, et il est maintenant minuit; nous devons nous réunir de nouveau à onze heures demain matin; certains d'entre nous ont quelque chose à faire dès dix heures, et il n'est pas raisonnable de nous demander de discuter ce projet de loi à pareille heure de la nuit. Si le ministère insiste pour que nous le délibérions, nous le ferons du mieux possible; mais il faudra un peu de temps. Je soumets au premier ministre qu'on ne devrait pas ous demander de délibérer ce projet de loi pour le moment; mais nous pourrions probablement débarrasser le feuilleton de la plupart des autres bills d'intérêt privé.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que l'opinion générale de la Chambre est favorable à l'adoption de ce projet de loi; l'honorable député le reconnaîtra, je pense. Nous ne voulons pas y insister outre mesure. L'honorable député se dit désireux de discuter le projet de loi. Si l'on se montre raisonnable, nous allons faire de notre mieux pour qu'on soit à même de le discuter. Mais si la prorogation doit se faire à court délai, il nous faut expédier la besogne de la Chambre, et comme la Chambre s'est prononcée en faveur de ce projet de loi, la délibération n'en devrait pas être interrompue.

M. LENNOX: Le premier ministre ne se trompe probablement pas en disant que le sentiment général de la Chambre est favorable à l'adoption du projet de loi, s'il entend par cela que la majorité pour le moment est disposée à le voter. Il se peut que notre discussion de la matière soit sans effet; mais ne le supposons pas pour le moment. Il est nombre de députés de ce côté-ci de la Chambre qui croient de leur devoir de discuter cette question un peu longuement. Je ne crois pas qu'il existe le moindre désir de prolonger outre mesure la discussion. Quant à moi, je ne dirai que ce que je crois nécessaire de dire dans l'intérêt public; mais le premier ministre reconnaîtra que, même si la majorité est favorable à l'adoption du bill, la minorité a le droit d'exiger qu'on lui donne toute la latitude requise pour exprimer ses vues aussi énergiquement que possible.

M. TAYLOR: Me permettra-t-on de faire observer au premier ministre qu'il se trouve inscrit au feuilleton nombre de bills d'intérêt privé qui devraient être passés par la filière, ce qui ne prendrait que quelques instants. Il y aura une heure demain soir pour la discussion des bills d'intérêt privé; nous pourrons en profiter pour délibérer le projet de loi de M. Conmee et celui-ci, et dès ce soir débarrasser le feuilleton de tous les autres.

M. A. H. CLARKE: Je ne me soucie guère de céder la place à d'autres bills. Il n'y a pas de raison pour réserver de nouveau un projet de loi qui a été discuté autant que celui-ci.

M. TURRIFF: On hâtera, je pense, la délibération du bill en ne s'opposant pas à ce qu'il soit réservé.

M. TAYLOR: Nous, de l'opposition voulons faire tout en notre pouvoir pour permettre la fermeture des Chambres à la date fixée; mais le très honorable premier ministre sait que s'il se produit un conflit, cela pourra durer toute la nuit, et nous n'avancerons à rien. Je pense qu'il ferait bien d'accepter la proposition que lui fait la gauche de débarrasser le feuilleton des autres projets de loi et de réserver ces deux-ci pour délibération ultérieure.

M. LANCASTER: Le rejet même de notre motion nous a obligés nous membres de la gauche à prendre beaucoup plus de précaution avant de consentir à l'adoption de ce projet de loi. La majorité a décidé que le public ne pourrait se présenter devant le comité ordinaire de la Chambre pour soumettre ses vues, et dès lors, il est de notre devoir d'exercer une vigilance encore plus grande et de dire tout ce qu'on aurait pu dire devant le comité. Personnellement, je crois qu'il est de mon devoir de soumettre ce projet de loi à un examen très minutieux, vu qu'on a empêché le public ordinaire de se présenter devant le comité de la banque et du commerce. Nous devons maintenant prendre toute la responsabilité, et forcément il nous faut le discuter plus au long. Cela exige plus de temps qu'il n'en aurait fallu autrement, et je ne pense pas que en fin de compte nous avançions les choses en délibérant davantage ce soir.

Sir WILFRID LAURIER. Je fais appel aux honorables députés de la gauche. Je

ne veux pas insister outre mesure; ce n'est pas ici une proposition ministérielle; c'est un simple membre qui est le parrain de ce projet de loi. S'il s'agissait ici d'une mesure ministérielle, je sais quelle ligne de conduite je suivrais, mais dans les circonstances, je ne puis rien faire.

M. G. TAYLOR: Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la question et demande à siéger de nouveau.

Des honorables DEPUTES: Règlement.

M. G. TAYLOR: Si l'honorable député parrain de ce projet de loi est prêt à se conformer au désir de l'un et l'autre parti et ne tient pas à siéger jusqu'à six heures du matin, qu'il consente à réserver ce projet de loi. Il y aura demain soir une heure pour la discussion des bills d'intérêt privé; le chef de l'opposition sera alors ici, et le bill pourra être délibéré de nouveau vendredi soir.

Sir WILFRID LAURIER: Pourrons-nous conclure vendredi la délibération de ce projet de loi?

M. G. TAYLOR: Je ne dirai pas cela, mais le chef de l'opposition sera ici alors et il y aura une meilleure perspective de nous entendre si nous ne nous querellons pas à ce sujet.

M. A. H. CLARK: Si cela retarde jusqu'à lundi, le Sénat n'aura pas le temps de le discuter

M. G. TAYLOR: Il aura une semaine et demie. Nos amis de la gauche sont tout aussi désireux de terminer la session que les honorables membres de la droite, mais à moins d'adopter cette ligne de conduite, nous ne finirons pas le 19.

Quelques DEPUTES: Peu nous importe.

M. G. TAYLOR: Peu nous importe également de ce côté. Je propose que le comité lève la séance, rapporte progrès et demande la permission de siéger de nouveau. Je crois qu'il est déraisonnable d'insister maintenant pour faire adopter le bill. J'en appelle au premier ministre et je lui demande de faire consentir ses amis à accepter cette proposition raisonnable, à débarrasser le feuilleton de tous les bills, dont quelques-uns sont importants et de les envoyer au Sénat. Ce bill ne devrait pas retarder tous les autres et il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce que les députés restent ici de onze heures du matin jusqu'à minuit. Nous n'avons encore rien de fait au sujet de ce bill et il est probable que nous ne ferons rien.

Sir WILFRID LAURIER: Je veux aussi être raisonnable. Ceci n'est pas un bill du Gouvernement, mais un bill d'intérêt particulier, et l'auteur du bill est le meilleur juge de son propre intérêt. Si mon honorable ami accédait à la recommandation que j'ai faite, que nous disposions de ce bill dans le cours de la semaine, je conseillerais à mon honorable ami de consentir à cela, mais on me répond par un refus. Si les honorables députés voulaient dire que nous en disposerons cette semaine, je conseillerais à mon honorable ami (M. A. H. Clark) d'y consentir.

M. SPROULE: Je crois que le premier ministre devrait se contenter d'accepter l'assurance de la part des membres de la gauche que nous n'avons nul désir de retarder le bill après qu'il aura été raisonnablement et loyalement discuté, et selon toute probabilité, il me semble qu'il devrait passer cette semaine, du moins on en finira certainement lundi prochain. Si le chef du Gouvernement voulait user de son influence auprès de l'un de ses partisans, il n'y aurait que très peu de difficulté à le faire consentir à faire retarder le bill ce soir, faire passer contre la volonté d'un grand nombre de députés qui désirent avoir du repos et veulent aider au chef du Gouverneemnt à terminer la session, l'expérience a démontré que, dans ces conditions nous n'avançons pas aussi rapidement que nous le devrions.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami et moi nous somme d'anciens membres du Parlement et nous savons que nous pouvons avancer et disposer d'une question en une heure, ou que nous pouvons employer beaucoup de temps sans expédier la besogne. S'il veut dire que le bill passera cette semaine je proposerai qu'on y consente.

M. G. TAYLOR: Vendredi soir, il y aura une heure. Si nous ne finissons pas demain avec une motion de terminer les bills d'intérêt particulier vendredi soir.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien, nous ferons cela.

M. G. TAYLOR: Vous pourriez prendre toute la soirée de vendredi.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LE CHEMIN DE FER MANITOBA RADIAL.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 141), déposé par M. Molloy, concernant la compagnie du chemin de fer radial du Manitoba.

M. A. H. CLARKE: Je n'ai pas compris que cette motion ait été adoptée. Je crois que nous avions la majorité.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Si l'honorable député eut demandé le vote je l'aurais accordé. J'ai donné suffisamment de temps avant de déclarer adoptée la motion à l'effet de rapporter progrès.

M. A. H. CLARKE: Je ne l'ai pas entendu. Je demande un vote sur cette motion.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je ne puis accorder un vote sur cette motion. Mon honorable ami comprend que je l'ai déclarée adoptée.

M. A. H. CLARKE: Je demande à cinq honorables députés de se lever et de demander un vote.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il est trop tard.

M. SPROULE: Je demande votre décision.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai donné tout le temps nécessaire après avoir demandé si elle était adoptée. Je ne puis, maintenant, après avoir donné le titre d'un autre bill, rouvrir la question. Le bill est rapporté en troisième délibération et adopté.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 104), déposé par M. Smyth, concernant la compagnie du chemin de fer du nord de Thessalon.

M. CONMEE: Il y a, au sujet de ce bill certaines questions que j'aimerais à discuter, et je ne veux pas les discuter ce soir. Je propose le renvoi de la discussion à une prochaine séance.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état de la question.)

RENVOI DU BILL CONCERNANT LA PRUDENTIAL TRUST COMPANY.

La Chambre passe à la discussion en comité général sur le projet de loi (n° 91), déposé par M. Macdonald, constituant en corporation la Prudential Trust Company.

M. CONMEE: Comme ce bill doit donner lieu à de longues discussions, je propose que le comité lève la séance, fasse rapport et soit autorisé à siéger de nouveau.

M. LANCASTER: Il semblerait que les bills déposés par les honorables députés de la droite dûssent être les seuls mis en discussion. C'est le deuxième bill déposé par un membre de la gauche qu'on veut mettre de côté. Nous voulons savoir à quoi nous en tenir. C'est un jeu qui se joue à deux. Il était convenu de débarrasser l'ordre du jour, sauf le bill concernant la "Canada Life Insurance", qui devait être réservé. Mais on dirait que l'entente ne doit pas s'appliquer aux bills déposés par des députés de la gauche. Les bills déposés par des députés ministériels seront adoptés, mais les autres ne le seront pas. Nous ne permettrons certainement pas cela.

M. CONMEE: Il s'agit, par ce bill d'autoriser une compagnie de dépôts. Pour ma part, je suis opposé à ce bill et je ne suis pas disposé à le discuter à cette heure avancée. J'ignorais qu'il eût été déposé par l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonald) et ce n'est pas la raison pour laquelle j'y suis opposé.

M. LANCASTER: Quelles sont vos objections?

M. MILLER: Ce bill est revenu devant le comité des banques et du commerce et a été renvoyé devant un comité spécial. C'est probablement le bill qui a provoqué le plus de discussion devant un comité, de toute la session. Plusieurs d'entre nous doivent se réunir demain matin à dix heures pour d'autres affaires et il serait malheureux de nous obliger à discuter ce bill cette nuit.

M. LANCASTER: Il y a à peine un quart d'heure, l'honorable député était un de ceux qui criaient le plus fort pour continuer jusqu'au bout la discussion sur le bill concernant la "Canada Life Company."

M. MACDONALD: Que disiez-vous, il y dix minutes?

M. LANCASTER: Je disais que nous ne devrions pas priver les assurés dans cette compagnie de leur droit de faire entendre leurs objections au bill. Mais ici, il n'y a rien de tel, ce qui n'a pas empêché le bill d'être discuté à fond devant le comité. L'honorable député de Rainy-River ne veut pas que ce bill soit mis en discussion ce soir. S'il en est ainsi nous saurons quelle conduite tenir à l'égard des autres bills. L'honorable député répudie l'arrangement conclue avec l'honorable premier ministre.

M. LENNOX: Il a été entendu avec l'honorable premier ministre que l'on passerait tous les bills sur l'ordre du jour, à l'exception de celui concernant la "Canada Life Insurance Company." Si quelqu'un n'était pas satisfait de cet arrangement, il aurait dû le dire sur le moment. Si l'on nous manque de parole, nous saurons ce que nous aurons à faire. Nous avons passé plusieurs bills à la suite de cet arrangement et l'attitude actuelle du député de Rainy-River est très injuste. Il a commencé par s'opposer au bill déposé par l'honorable député d'Algoma (M. Smith). Lui qui est si pressé de faire adopter ses propres bills, demande que la séance du comité soit levée.

Nous arrivons ensuite à un autre bill dont nous ne connaissons pas le promoteur. L'honorable ministre s'imagine-t-il qu'après cela nous allons continuer à voter les autres bills qui sont sur l'ordre du jour? Nous n'en ferons rien.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député n'expose pas la question sous son vrai jour. J'ai conseillé au promoteur du bill concernant la Canada Life Assurance Company de le réserver jusqu'à vendredi soir, pour permettre à la Chambre de dégager l'ordre du jour. Cela ne veut pas dire que tous les bills qui sont sur l'ordre du jour doivent être adoptés.

M. LENNOX: L'honorable premier ministre n'a pas proposé expressément de vider complètement l'ordre du jour; mais l'honorable député de Leeds (M. Taylor) avait fait cette proposition, et elle fut acceptée, autant que le silence peut être interprété comme un consentement et j'ai supposé que c'est ce qui avait été convenu. L'honorable premier ministre n'a fait aucune objection et aucun député ne s'y est opposé.

Cependant, si ces bills devaient entraîner une longue discussion, ce serait une raison pour les réserver.

L'hon. M. GRAHAM: Pour ma part, je considère que c'est une très bonne raison pour le réserver quand le président d'un comité aussi important nous dit que c'est un bill très contesté et que le promoteur est absent. Plus d'une fois, mon honorable ami a demandé à réserver un bill parce que le promoteur était absent.

(La motion est adoptée et il est fait rapport de l'état de la question.)

ADOPTION DES MODIFICATIONS DU SENAT AU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN DE QUEBEC.

M. GEOFFRION propose que les amendements faits par le Sénat au bill (n° 38) concernant la compagnie de chemin de fer canadien du Nord de Québec, soient adop-

M. LANCASTER: Je désirerais savoir en quoi consiste ces amendements. Il est dit sur l'ordre du jour que le bill a été rapporté avec des amendements.

M. GRAHAM: L'amendement dont le Sénat propose l'insertion est ainsi conçu:

3. Le " Canadian Northern Quebec Railway Company " peut construire une ligne de chemin de fer allant d'un point situé sur sa ligne à ou près Hedleyville, de là, dans une direction générale vers l'est, jusqu'à un point sur la rivière Montmorency, près de l'embouchure de la rivière Laval.

4. La limite du montant des valeurs que la " Canadian Northern Quebec Railway Company " peut émettre et garantir en vertu des articles 136 de la loi des chemins de fer, tous deux inclusivement, doit être un total de trente mille dollars par mille de la ligne dont la construction a jusqu'ici été autorisée par la présente loi et de toutes lignes dont la construction a jusqu'ici été autorisée, ou qui ont été construites par la compagnie ou ses prédécesseurs par fusion, y compris le montant des valeurs antérieurement autorisées; et ces valeurs ne peuvent être émises qu'en proportion de la longueur de ces lignes de chemins de fer construites ou dont la construction est donnée à l'entreprise.

M. LANCASTER: Cet amendement porte sur l'établissement d'une ligne nouvelle qui n'était peut-être pas prévue dans l'avis donné par le comité des ordres permanents. Je trouve assez grave qu'en l'absence de tout nouvel avis préalable, le Sénat autorise la construction d'une nouvelle voie ferrée.

M. BUREAU: Ce projet de loi a été renvoyé au comité des ordres permanents qui en fait rapport à la Chambre après quoi on l'a renvoyée au comité des chemins de fer, de nouveau au comité des ordres permanents qui a conclu à la suffisance de l'avis. Les représentants de certaine compagnie qui a combattu le projet de loi devant le comité des chemins de fer n'ont pas vu d'inconvénient à l'insertion de cet amendement.

M. LANCASTER: Par cet amendement le Sénat semble ajouter une nouvelle ligne de chemin de fer qui n'était pas prévue dans le bill adopté par la Chambre. Le bill ainsi modifié par le Sénat est-il revenu en discussion devant la Chambre?

M. GRAHAM. Oui, il a été discuté devant le comité des chemins de fer après avoir été ratifié par le Sénat.

(La motion est adoptée.)

RENVOI D'UN PROJET DE LOI.

L'ordre du jour appelle la discussion des modifications apportées par le Sénat au bill (n° 81) concernant la compagnie du chemin de fer Manitoba and North-western.

M. CASH: Je suis opposé à cet amendement qui oblige la compagnie à construire 10 milles de chemin cet été. Cette condition n'a pas été imposée dans les autres bills et je n'en vois pas l'utilité. Le projet de loi est déposé sur la demande du Pacifique-Canadien qui désire se faire autoriser à construire dix milles de voies ferrées.

M. l'ORATEUR: Le bill est réservé.

2e LECTURE.

De divers projets de loi:

Le 1er (n° 157), déposé par M. A. K. Maclean, relatif au divorce de John Denison Smith;

Le 2e (n° 158), déposé par M. Molloy, concernant la Banque de Winnipeg;

Le 3e (n° 160), déposé, par M. Macdonell, constituant en corporation la société canadienne de la Croix Rouge;

Le 4e (n° 161), déposé par M. Macdonell, constituant en corporation l'Equity Fire Insurance Company of Canada.

3e LECTURE

Après délibération en comité général, de divers projets de loi:

Le 1er (n° 140), déposé par M. Turriff, concernant la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique;

Le 2e (n° 124), déposé par M. Schell, concernant la compagnie du chemin de fer d'Ontario à l'ouest de la baie d'Hudson;

Le 3e (n° 124), déposé par M. Schell, concernant l'Algoma Central & Hudson Bay Railway Company;

Le 4e (n° 138), déposé par M. Geoffrion, concernant la compagnie du chemin de fer Québec Oriental.

Sir WILFRID LAURIER propose à la Chambre de lever la séance.

M. SPROULE: Quels objets viendront en discussion demain?

Sir WILFRID LAURIER: Le projet de loi concernant le Grand-Tronc-Pacifique.

(La motion est adoptée, et la séance est levée à minuit et cinquante minutes mardi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 4 mai 1909.

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

RAPPORT DE LA COMMISSION DU CHEMIN DE FER CENTRAL.

L'hon. M. FOSTER: Avec la permission du très honorable premier ministre, j'allais proposer une motion. Je demande la permission de déposer une copie des conclusions de la commission royale nommée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour s'enquérir des affaires du chemin de fer Central et faire un rapport.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Je ne crois pas que ce soit permis par le règlement. Le règlement ne le permet certainement pas; ce n'est pas un document public.

L'hon. M. FOSTER: Pourvu que la Chambre y consente.

Sir WILFRID LAURIER: Le règlement ne le permet pas.

L'hon. M. FOSTER: Si l'on s'y oppose, je donnerai avis de motion.

M. l'ORATEUR: On me dit qu'il faut donner avis de toute telle motion.

L'hon. M. FOSTER: J'en donne donc avis.

M. HENDERSON: Un député de la droite a proposé avant-hier une motion sans en donner avis.

L'hon. M. FOSTER: Tout dépend de celui qui doit être immolé.

M. l'ORATEUR: L'honorable député voudrait-il me dire quelle est cette motion?

M. HENDERSON: L'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) a eu la permission de proposer de rayer un item de l'ordre du jour.

Sir WILFRID LAURIER: Il a eu la permission de décharger l'ordre du jour, non pas de le charger davantage.

M. HENDERSON: La motion sans avis était une infraction au règlement.

Sir WILFRID LAURIER: Tout dépend de l'objet.

M. l'ORATEUR: J'ai demandé préalablement si l'honorable député avait la permission de la Chambre pour faire sa motion.

M. HENDERSON: Je ne trouve pas à redire contre vous, monsieur l'Orateur; je crois que vous aviez raison. Je dis simplement que le très honorable premier ministre ne devrait pas permettre dans un cas et refuser dans l'autre.

Sir WILFRID LAURIER: Tout dépend absolument de l'objet.

M. J. D. REID: Et de la personne.

ADOPTION DU PROJET DE LOI CONCERNANT UN PRET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre passe à la suite de la discution en comité sur le projet de loi (n° 128), déposé par M. Fielding, à l'effet d'autoriser un prêt au Grand-Tronc-Pacifique.

Sur le préambule.

L'hon. M. FOSTER: J'ai demandé plusieurs informations en comité au ministre des Finances, et il m'a répondu qu'il tâcherait de me les procurer. Je lui ai demandé si les $205,000 mentionnés comme ayant été payés sur les actions du Grand-Tronc-Pacifique ont été réellement affectés à la construction du Grand-Tronc-Pacifique, et comment ils ont été dépensés.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je sais qu'on a fait mention, au cours de la discussion, de plusieurs points, mais je ne me rappelle d'aucune question particulière à laquelle je devais répondre par d'autres informations. Dans tous les cas, j'y verrai.

L'hon. M. FOSTER: On a posé plusieurs questions au sujet des $9,000,000 censés avoir été dépensés à la construction par le Grand-Tronc-Pacifique, et on a demandé si ces neuf millions n'avaient pas été consacrés à l'achat de matériel d'exploitation?

Le ministre n'était pas certain, mais il croyait que le matériel d'exploitation ne pouvait être acheté que contre émission d'obligations spéciales, et qu'en conséquence, il ne pouvait être désigné comme placement.

L'hon. M. FIELDING: Je n'ai pas compris que je devais fournir plus d'informations. Je lui ai donné celles que j'avais, et j'ai cru qu'il était satisfait. Je lui ai dit que le matériel d'exploitation doit être acheté par voie d'une émission d'obligations spéciales, et qu'en conséquence, il ne pouvait pas s'agir de la dépense qu'il mentionnait. L'ingénieur en chef me dit que c'est aussi son opinion. Je ne désignerais pas cette dépense comme un placement des fonds de la compagnie par la compagnie, mais comme un placement par les prêteurs qui ont acheté les obligations.

L'hon. M. FOSTER: Alors, les $9,000,000 représenteraient le montant employé par la compagnie à la construction de la ligne. Est-ce que ces neuf millions engagés dans la construction comprennent l'avance de plus de $7,000,000 faite par le Grand-Tronc-Pacifique? Et quand le projet sera devenu loi, que la compagnie aura reçu son emprunt et que le Grand-Tronc-Pacifique aura remboursé le Grand-Tronc, est-ce que le Grand-Tronc-Pacifique aura alors un placement de $9,000,000 ou n'aura-t-il que $9,000,000 moins $7,000,000 qui figurent apparemment comme une avance obtenue du Grand-Tronc? Il y a une grand différence. Nous voulons savoir ce que le Grand-Tronc-Pacifique, avec ses grands financiers, son immense influence et ses vastes ressources a réellement engagé dans la construction de cette ligne, et c'est ce que nous ignorons encore.

L'hon. M. FIELDING: Je ne sache pas que le Grand-Tronc—nous ne parlons pas des personnes, mais de la corporation—soit censé verser un seul sou de sa caisse dans cette entreprise. Il s'est engagé seulement à garantir les bons de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique afin d'aider la compagnie auxiliaire à se procurer des capitaux. Si dans l'intervalle, il a avancé de l'argent au Grand-Tronc-Pacifique, ce qui paraît ressortir des documents, je croirais que c'est une avance temporaire, et non une contribution du Grand-Tronc aux fins de l'entreprise. Celui-ci s'est engagé simplement de garantir, avec certaines restrictions, les obligations du Grand-Tronc-Pacifique. C'est ce qu'il a fait, c'est ce qu'il fait encore en vertu de la présente loi, et, par conséquent, je ne vois pas, comme mon honorable ami, que la compagnie ait eu l'intention de faire un placement. Les fonds qu'il doit engager ne sont pas les siens propres, mais il engage le crédit du Grand-Tronc en garantissant les obligations du Grand-Tronc-Pacifique, et le produit réalisé par cette garantie va au Grand-Tronc-Pacifique. Je ne sache pas que le Grand-Tronc ait jamais eu l'intention d'aider autrement le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député ne paraît pas avoir saisi ma pensée. Nous avons constitué la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne parle pas du tout du Grand-Tronc. Cette compagnie a ses directeurs, ses actionnaires, son influence. On dit que le Grand-Tronc-Pacifique a engagé $9,000,000. Je veux savoir s'il a engagé $9,000,000 à part les $7,000,000 du Grand-Tronc, le ministre sera encore en mesure de dire qu'il a engagé $9,000,000 dans la construction de la ligne, ou bien $9,000,000 moins l'avance remboursée au Grand-Tronc? C'est-à-dire le placement sera-t-il alors de $9,000,000 ou moins?

L'hon. M. FIELDING: Le placement de quelle compagnie?

L'hon. M. FOSTER: De la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. FIELDING: Je ne sache pas que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ait placé dans l'entreprise d'autre argent que les $9,000,000 obtenus sur obligations garanties. Je ne sais certainement rien autre chose.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre disait que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait placé $9,000,000 de capital.

L'hon. M. FIELDING: Non, je ne crois pas. Je crois que le placement dont parle mon honorable ami doit être celui fait par la compagnie du Grand-Tronc et non pas de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Presque tous les revenus de celle-ci, à l'exception d'une légère recette étrangère, lui viennent des obligations garanties, les unes par le Canada et les autres par la compagnie du Grand-Tronc. Je ne lui connais pas d'autres revenus. Mes honorables amis de la gauche ont posé un certain nombre de questions qui ne me semblent pas être de très grande importance. Néanmoins, j'ai donné les renseignements qu'on demandait. Je n'admets pas qu'ils soient tous essentiels à la discussion de cette question, mais j'ai pensé qu'il était désirable de donner autant de renseignements qu'il était possible, afin de satisfaire mon honorable ami. Je crois qu'il y trouvera tout ce qui se rapporte au placement de la compagnie du Grand-Tronc. Mais j'ai fait demander un fonctionnaire qui apportera les documents dans un instant.

L'hon. M. FOSTER: La compagnie en question est, si je ne me trompe pas, la compagnie du Transcontinental national, et les réponses s'appliquent à cette compagnie. Je trouve dans ces documents une réponse qui se lit ainsi:

L'hon. M. FIELDING: Est-ce une réponse à une des questions posées?

L'hon. M. FOSTER: Non, pas dans ce cas-ci. Ce sont les réponses à une question sur le feuilleton des ordres du jour. Il y a eu réponse relativement à l'achat du matériel roulant; la somme dépensée pour l'achat du matériel roulant par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, d'après cette réponse, serait de $8,273,000. Mais je suis presque certain que la question se rapportait à tous les capitaux placés dans l'entreprise par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Je parle de la réponse donnée à la page 2 dans les documents déposés par le ministre.

Aujourd'hui le ministre nous dit que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas placé de capitaux. L'argent a été prélevé pour la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et payé à cette compagnie, et c'est le seul placement de fonds de cette compagnie; l'argent a été prélevé à l'aide d'obligations garanties par la compagnie du Grand-Tronc. C'étaient des obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et ce sont conséquemment encore des obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique bien qu'elles aient été garanties par la compagnie du Grand-Tronc, et lorsque les obligations sont couvertes en argent, c'est de l'argent qui appartient à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et conséquemment c'est un placement de cette dernière compagnie. Je veux savoir si les $9,000,000 que le ministre nous dit avoir été placés par le Grand-Tronc-Pacifique comprennent les $7,000,000 d'avances faites par le Grand-Tronc, lesquelles avances ont été remboursées.

L'hon. M. FIELDING: La question de mon honorable ami aurait maintenant plutôt rapport aux obligations qui ont été émises par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le Grand-Tronc, et c'est de cette façon je crois que la question était libellée. S'il regarde à la page 2 de la réponse il y trouvera le chiffre des obligations émises. Le premier item, obligation de 3 p. 100 garantie par le Gouvernement, ne porte pas la garantie du Grand-Tronc. Les deux autres item cependant sont des obligations à 4 p. 100 garanties par le Grand-Tronc, série "A", obligations, £2,100,000; série "B", obligations à 4 p. 100, £1,354,000; total dû à la compagnie du Grand-Tronc, $7,094,044.30. Les $9,000,000 dont parle mon honorable ami renfermeraient les $7,000,000 que le Grand-Tronc-Pacifique a placés, en ce sens qu'elle a emprunté cette somme de la compagnie sœur. Le Grand-Tronc-Pacifique doit cette somme au Grand-Tronc, mais comme dans le cas d'un homme qui emprunte de l'argent et l'emploie quelque part, la compagnie a alors fait un placement avec l'argent emprunté du Grand-Tronc, à laquelle il sera remboursé. Les garanties que l'aînée des compagnies a données sont indiquées à la page 2 de ces documents. Ainsi que je l'ai dit déjà les obligations "A" à 4 p. 100 s'élèvent à £2,100,000, et les obligations "B" à 4 p. 100 s'élèvent à £1,354,000. Ces chiffres étaient exacts à la date à laquelle la réponse a été donnée, mais je crois que d'autres obligations ont été émises depuis.

L'hon. M. FOSTER: La question avait été posée par le chef de l'opposition et le ministre y avait répondu. Je trouve à la page 5406 des Débats la réponse à la question posée par l'honorable député de Greynord (M. Middlebro).

M. MIDDLEBRO: A la question posée jar le chef de l'opposition le Gouvernement a répondu comme suit:

La compagnie déclare que la somme totale placée par les promoteurs dans l'entreprise est de $9,597,149, et que la somme totale placée dans le matériel roulant est de $8,273,454.

Or je veux savoir si les $9,597,149 placés par les promoteurs dans l'entreprise comprennent l'avance de $7,000,000 faite par le Grand-Tronc. Je suppose que l'avance est comprise dans cette somme.

L'hon. M. FIELDING: La question disait: Les $9,700,000 renferment-ils les $7,000,000 avancés par le Grand-Tronc? Je crois qu'ils les renferment.

A part cela je désire confirmer ma déclaration antérieure que le matériel roulant est acheté au moyen d'une émission séparée d'obligations, qui n'a rien à faire avec celles-ci.

L'hon. M. FOSTER: C'est ce que je pensais. La réponse est satisfaisante. Maintenant le ministre peut-il nous donner plus de satisfaction encore au sujet de la somme de $8,273,000 dépensée pour achat de matériel roulant? Cette somme est prélevée au moyen d'obligations d'outillage, et cet outillage comprend le matériel roulant qui a été prêté ou loué à la compagnie du Grand-Tronc aux conditions qui ont été indiquées? Je suppose que cela est exact.

L'hon. M. FIELDING: Oui. Mon honorable ami veut-il parler exclusivement du matériel roulant?

L'hon. M. FOSTER: Oui.

L'hon. M. FIELDING: La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a émis les obligations d'outillage suivantes:

"A". Première émission, £1,000,000 en mai et juillet 1907.

"B". Deuxième émission, £1,000,000, au commencement de 1908.

"C". Troisième émission, £1,000,000, en février 1908.

On a émis pour £3,000,000 d'obligations pour cet objet. La compagnie dit qu'elle a dépensé jusqu'au 11 décembre 1908, sur les produits des deux premières émissions $8,273,454.80.

L'hon. M. FOSTER: C'est satisfaisant. Si le ministre pouvait me donner une satisfaction semblable en m'expliquant comment on arrive à cette somme de $205,000 j'en serais très heureux. J'ai compris que certains directeurs ont obtenu un certain nombre d'actions sur lesquelles ils ont payé un petit pourcentage—$5,000 environ est la somme totale payée, tandis que l'on voit $249,000 d'actions au nom de Smither et quelques autres. Je suppose que ce sont des actions tenues en fidéicommis.

L'hon. M. FIELDING: Oui.

L'hon. M. FOSTER : Il est dit quelque part que les $205,000 ont été payés. Comment cette somme a-t-elle été payée ? Une partie des actions a-t-elle été vendue ou une partie a-t-elle été donnée comme garantie de ces $205,000? Comment ces $205,000 ont-ils été obtenus, et une fois obtenus où sont-ils allés ?

L'hon. M. FIELDING: Un fonctionnaire de mon département a demandé à un des employés de la compagnie des renseignements en réponse à cette question, mais ces renseignements ne sont pas encore reçus. J'espère les recevoir pndant la journée.

M. BLAIN : Puis-je demander au ministre des Finances s'il peut donner au comité, aujourd'hui ou dans quelques jours, une liste des directeurs du Grand-Tronc-Pacifique, du Grand-Tronc et des autres compagnies qui sont liées à cette entreprise ? Il y a quatre ou cinq compagnies.

L'hon. M. FIELDING : La tâche me serait rendue beaucoup plus facile si l'honorable député voulait bien donner les noms des compagnies dont il veut connaître les directeurs. Nous avons déjà devant nous les directeurs de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; et ceux du Grand-Tronc sont faciles à trouver. Une réunion annuelle a eu lieu il y a quelques jours, et les nouveaux directeurs ont été nommés. Je pourrais trouver ce renseignement dans les journaux, si mon honorable ami ne l'a pas lu. Quelles sont les autres compagnies ?

M. BLAIN : La Grand-Trunk-Pacific Townsite Company.

L'hon. M. FIELDING : Ce renseignement a déjà été donné à la Chambre. Les directeurs de cette compagnie sont: Chas. M. Hays, E. J. Chamberlain, Wm Wainwright, W. H. Biggar et E. H. Fitzhugh. Ces personnes sont toutes des employés de la compagnie du Grand-Tronc.

M. BLAIN: Ensuite la Grand-Trunk-Pacific Branch Lines Company.

L'hon. M. FIELDING: Je suppose que les noms des directeurs provisoires de cette compagnie sont donnés dans la loi qui la constitue. Je ne sais réellement pas ce qui a été fait depuis. Si mon honorable ami considère la chose importante je demanderai à la compagnie de donner les noms de ses directeurs. Je suppose que ces compagnies sont composées des principaux employés du Grand-Tronc. Y a-t-il d'autres compagnies au sujet desquelles mon honorable ami désire avoir des renseignements?

M. BLAIN: Oui, la Grand-Trunk-Pacific Construction Company dont les directeurs sont membres du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. FIELDING: Mais je suis certain que mon honorable ami découvrira que ces compagnies sont formées des principaux membres de la compagnie du Grand-Tronc.

M. MIDDLEBRO: Nous voulons savoir aussi quels sont les directeurs de la Grand-Trunk-Pacific Telegraph Company.

L'hon. M. FIELDING: C'est parfait.

M. BLAIN: On nous fera sans doute connaître les noms de ces personnes avant la 3e délibération du bill.

L'hon. M. FIELDING: Si je n'obtiens pas ce renseignement avant la 3e lecture, je promets que je le donnerai à l'honorable député plus tard. Ce n'est pas là une chose d'importance suffisante pour autoriser le retard apporté à l'adoption de cette mesure.

M. BLAIN: Non.

M. MIDDLEBRO: S'il existe d'autres compagnies du Grand-Tronc-Pacifique, le ministre des Finances pourrait aussi nous soumettre les noms des directeurs de ces compagnies.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député nous fournira sans doute ce détail.

L'hon. M. HAGGART: Je ne saisis pas bien le mode de comptabilité suivi par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que nous l'a exposé le ministre des Finances. Tout l'actif du Grand-Tronc-Pacifique, si je ne me trompe, est demandé à la vente des obligations. La totalité de la somme réalisée et qui appartient au Grand-Tronc-Pacifique, d'après les états qui nous ont été soumis, est d'environ $9,000,000. La vente des obligations seules atteint presque ce chiffre de $9,000,000. Comment la somme de $9,000,000 pourrait-elle inclure les $7,000,000 dus à la compagnie du Grand-Tronc?

L'hon. M. FIELDING: Les $7,000,000 ne représentent pas les obligations.

L'hon. M. HAGGART: Je saisis parfaitement la chose. Les $7,000,000, au dire du ministre, figurent dans les $9,000,000.

L'hon. M. FIELDING: Oui.

L'hon. M. HAGGART: Si les $7,000,000 sont compris dans cette somme, alors on ne crédite pas au Grand-Tronc-Pacifique la somme réalisée sur la vente des obligations.

L'hon. M. FIELDING: C'est un compte distinct.

L'hon. M. HAGGART: Mais vous affirmez que c'est la même chose.

L'hon. M. FIELDING: J'ai déjà donné à l'honorable député tous les détails à cet égard.

L'hon. M. HAGGART: Oui, mais je ne m'en rends pas bien compte. L'actif global du Grand-Tronc-Pacifique a sa source soit dans la vente des actions soit dans celle des obligations, n'est-ce pas?

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

L'hon. M. HAGGART: La somme totale réalisée par la vente des obligations est de $9,000,000. La somme globale réalisée par la vente des obligations pour la construction de la section des prairies et des parties de la section des montagnes est d'environ $9,000,000.

L'hon. M. FIELDING: Oui, pour une section.

L'hon. M. HAGGART: Alors, la somme globale que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a consacrée à la construction doit être la somme réalisée sur la vente des obligations; outre la somme produite par la vente des actions, ce qui représente une quantité minime.

L'hon. M. FIELDING: Tout cela figure dans l'état que j'ai soumis.

L'hon. M. HAGGART: En réponse au député de Toronto-nord (M. Foster), le ministre a affirmé que la somme de $7,000,000 figure dans les $9,000,000 d'obligations. La chose est impossible.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député fait erreur; dans ce moment, il figure deux sommes d'environ $9,000,000 respectivement, mais qui ne sont nullement identiques. La somme de $9,000,000 en question, relativement à l'émission des obligations, figure à la première page et elle ne représente certainement pas la même somme que les $9,000,000 qui figurent plus loin. Ce sont deux choses différentes, bien qu'elles atteignent à peu près le même chiffre.

L'hon. M. FOSTER: Une autre question se pose ici: quelles sont les autres ressources qui ont permis à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de réaliser $2,000,000? Si cette somme de $9,500,000 représente les placements de fonds de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique abstraction faite du produit de la vente des obligations, et si les $9,500,000 contiennent les $7,000,000 à titre d'avance, cela veut dire que les promoteurs ont placé $2,500,000 et qu'ils ont puisé ces deniers à une autre source. Quelle est cette autre source?

L'hon. M. FIELDING: Je serais naturellement porté à supposer qu'on a obtenu cet argent au moyen d'un emprunt sur le crédit du Grand-Tronc-Pacifique, et cela pour ses différents travaux. C'est l'explication la plus naturelle; c'est un placement en ce sens que la compagnie n'a pas d'autres sources où elle puisse puiser cet argent, sauf les sources mentionnées par le député de Lanark (M. Haggart); mais comme toutes les autres entreprises commerciales, elle peut se procurer des fonds chez les banquiers et aux agences financières.

L'hon. M. FOSTER: Est-il légitime de supposer que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sans posséder des valeurs négociables, ait réussi à emprunter $2,500,000? Quelles garanties peut-elle donner? Est-ce encore là une avance faite par la compagnie du Grand-Tronc et destinée à être remboursé sur les $10,000,000 en question.

L'hon. M. FIELDING: Cela va sans dire, le Gouvernement ne possède pas ce renseignement, il faudrait l'obtenir de la compagnie. Comme il n'y a pas lieu de lui faire subir d'examen contradictoire, pour obtenir les détails demandés par l'honorable député, je ne saurais l'éclairer à cet égard. Je me contente de lui dire comment, à mon avis, la compagnie réussirait à ce procurer cette somme, en recourant aux méthodes commerciales ordinaires.

(Il est fait rapport du bill).

L'hon. M. FIELDING propose la 3e lecture.

L'hon. M. FOSTER: Avant que le bill soit adopté en 3e épreuve, je désire formuler quelques observations, car au cours de la délibération du bill en comité, je n'ai guère pris part à la discussion, seulement, en suivant attentivement les questions et les réponses, je me suis efforcé de bien me rendre compte de la situation de façon générale, et il me semble que le Gouvernement cherche à se soustraire aux critiques qu'on pourrait lui adresser dans cette Chambre et dans le pays. Il se met d'abord à l'abri de la critique en se couvrant du nom du Transcontinental, et en réponse aux observations qu'on lui adresse sur le chiffre élevé des dépenses, il se contente de répondre: Oh! nous sommes occupés à

construire un grand réseau transcontinental! On fait ainsi appel à l'imagination populaire, on étouffe la voix du peuple et dans une certaine mesure, on empêche les critiques qui pourraient s'adresser aux méthodes employées dans la construction du Transcontinental. En outre, le Gouvernement cherche à assimiler la situation à celle créée par le prêt fait à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en 1883-1884. Il suffit de rappeler les faits pour établir qu'on ne saurait assimiler le prêt à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en 1908-1909, et celui qu'on a fait à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en 1883-1884.

Non seulement il est impossible d'établir de parallélisme entre la situation existant à cette époque et celle d'aujourd'hui, mais il n'existe pas plus de similitude entre les garanties données par la compagnie du Pacifique en 1884 et celles données par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en 1909. Il semble suffisant de dire: Oh! les conservateurs ont fait un prêt de $30,000,000 à la compagnie du Pacifique et nous nous bornons à prêter $10,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique! On désarme ainsi la critique, on réduit au silence ceux qui veulent rester muets; on ferme la bouche au partisan politique, et on atténue dans une certaine mesure les critiques formulées par les antiministériels.

Le Gouvernement invoque un autre argument: l'urgence de ces travaux au point de vue national. Le ministre des Chemins de fer a modestement marché sur les brisées du premier ministre en 1903, et pour se faire pardonner sa faute, si faute il y a, il invoque comme argument, en 1909, le pressant besoin de cette entreprise, au point de vue national. Il est même allé jusqu'à utiliser l'argument formulé ici même il y a quelque temps, par un orateur qui a prétendu voir là un engin de défense nationale. Si je ne me trompe, un de nos collègues a calculé les $180,000,000 consacrés par le pays à la construction de ce chemin; puis, divisant la somme par 10, il en a conclu que cette dépense équivaut à la construction de dix-huit dreadnoughts qu'il a installés dans la mer du nord comme première ligne de défense, contre les attaques qu'on pourrait diriger contre la suprématie britannique.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien.

L'hon. M. FOSTER: Ainsi à cette heure tardive, le ministre des Chemins de fer invoque aussi cet argument. La nécessité de construire ce réseau, au point de vue de la défense nationale. Il convient de mettre en lumière cette tactique. Si un réseau de chemin de fer possède quelque valeur comme moyen de défense nationale, cela doit tenir sans doute à ce que réseau, au point de vue stratégique, se trouve dans une situation supérieure à celle de nos réseaux actuels. Voyons quelles sont ces conditions: d'abord, le réseau du Grand-Tronc-Pacifique commence à Halifax, à Saint-Jean ou à Moncton, à votre gré; il passe de nouveau à Québec, si vous le préférez; il touche à la grande ville de Winnipeg puis se rend à Edmondton et jusqu'à l'océan Pacifique.

Pour qu'un réseau ait quelque valeur au point de vue de la défense du pays, cela doit tenir en partie, à ce qu'il bénéficie de certains avantages sous forme de ports maritimes avec lesquels il se relie; or, ces mêmes ports maritimes d'Halifax, de Saint-Jean et de Québec et un port maritime similaire sur la côte du Pacifique se trouvant dans la même situation d'infériorité au point de vue des moyens de défense, ces ports, dis-je, sont desservis par l'Intercolonial, par le chemin de fer du Pacifique et par le chemin de fer canadien du Nord. Ces réseaux avec leurs embranchements et leurs raccords, partent des mêmes ports sur l'Atlantique et aboutissent aux mêmes ports situés, sans moyens de défense, sur la côte du Pacifique. Un réseau pourrait avoir quelque valeur comme moyen de défense, par suite de sa situation dans l'intérieur du pays, loin des frontières. Que le ministre étudie le profil du Grand-Tronc-Pacifique et il constatera que ce n'est pas le réseau qui pénètre le plus loin au nord; que de Moncton à Québec, l'Intercolonial est plus au nord qu'à l'ouest de Winnipeg; il se convaincra que le chemin de fer canadien du Nord est bien réellement celui qui s'avance le plus vers le septentrion, et ainsi, à quelque point de vue qu'on se place en étudiant ce réseau comme ligne de défense, on constate qu'il n'y a aucune valeur dans l'argument formulé par le ministre des Chemins de fer, quand il prétend qu'au point de vue de la défense nationale, ce réseau possède suffisamment de valeur pour autoriser la Chambre à atténuer autant que possible ses critiques au sujet des dépenses exécutées pour sa construction, ou pour engager nos populations à supporter sans murmure le fardeau de la dette dont elles se trouvent grevées. Le grand moyen de défense auquel le Gouvernement et ses partisans ont recours, c'est le mutisme dans lequel ils se renferment. A toutes les critiques qu'on leur adresse, ces messieurs répondent par la conspiration du silence ou ils se contentent de s'exclamer: "Adopté". Les plus actifs parmi eux sont ceux-là même qui poussent ce cri: Adopté. A tous les arguments qu'on formule sur l'exécution de ce projet, on se contente d'opposer le mutisme le plus absolu. Dites au premier ministre que l'allégation qu'il a faite en 1903 est de la plus grande inexactitude possible et il vous répond par le silence.

Il n'existe même pas le moindre petit signe de repentir, quoique tardif, manifesté

par le ministre qui a trompé cette Chambre en 1903 et en 1904, en faisant une répétition de stipulations que l'on a reconnu être indignes de confiance. De sorte que le silence est le dernier recours employé. Mais le premier ministre et le Gouvernement doivent bien penser qu'en face de toutes ces choses, c'est le devoir de l'opposition et du pays de critiquer les procédés employés pour imposer ce grand projet au pays, ainsi que les méthodes mises en œuvre pour l'exécuter et le résultat final que nous apercevons en partie aujourd'hui, mais seulement en partie, que chaque année nous révèle comme étant quelque chose de plus affligeant, de plus onéreux et de plus menaçant. Aussi le devoir de la Chambre et du pays ne sera pas égaré par la magie d'un grand chemin de fer ou par les déclarations relatives à notre ligne de défense et autres arguments de ce genre. Leur devoir ne sera pas détourné pour empêcher de donner jour à une critique raisonnable et saine des méthodes employées pour concevoir et exécuter ce projet et des résultats ruineux qui attendent son accomplissement final.

Permettez que j'attire sur un point l'attention du Gouvernement et de la Chambre. Admettez qu'en 1903 le Gouvernement ou le premier ministre qui le représente ait donné à la Chambre les faits exacts, tels qu'ils apparaissent aujourd'hui au grand jour et dans les comptes publics. Mon honorable ami le premier ministre pense-t-il que le pays aurait accepté son projet à ce moment et l'aurait aidé à l'exécuter? Si le premier ministre avait déclaré alors qu'une simple proposition d'affaire lui avait été soumise pour aider à la construction d'un chemin de fer de longueur raisonnable des Grands Lacs à Winnipeg et à travers une région assez étendue du Nord-Ouest, déjà plus ou moins peuplée et plus ou moins desservie par des lignes existantes ou en construction, et s'il avait fait connaître tout ce qui se rapportait au projet qu'il présentait, les difficultés à surmonter, la nature improductive du sol d'une immense étendue à traverser, aurait-il reçu les acclamations de la Chambre et l'appui du pays? Je ne crois pas qu'il puisse se convaincre que les choses se seraient passées ainsi.

Le fait réel est celui-ci: la première déclaration d'une proposition soulève l'enthousiasme du pays. Une fois qu'elle est faite et que le pays en est comme imprégné, vous pouvez ensuite modifier la première déclaration jusqu'à ce qu'il ne reste pas trace des paroles originales et vous ne pouvez pas faire disparaître la première impression qui a été répandue.

C'est avec la magie de cette première impression que le premier ministre a fait accepter son projet. Ni le Parlement ni le pays ne lui auraient accordé leur adhésion si en 1903 et en 1904 il avait fait un exposé simple et véridique quand il a soumis sa proposition à la Chambre. Aurait-il trouvé quelque appui s'il avait déclaré, par exemple, non seulement qu'on lui avait fait une propositon d'affaires qui aurait pu être appliquée avec le minimum de dépenses publiques et aussi avec un petit montant d'obligations pour le pays et qui aurait accompli tout ce que ce projet coûteux a fait ou peut faire pour plusieurs années? Aurait-il reçu de l'encouragement s'il avait dit de plus que malgré tout ce qu'on pourrait déclarer, $13,000,000 était la somme que le pays aurait à payer? Voici la déclaration du premier ministre à ce propos:

> La somme totale d'argent qui sera payée par le Gouvernement pour la construction de la ligne de Moncton au Pacifique s'élèvera à environ douze ou treize millions de dollars et pas un sou de plus.

Il parcourut le pays avec cette déclaration et il voulut qu'elle fut connue dans tout le Canada car dans la brochure du parti libéral qui a servi aux élections de 1904, nous trouvons ce titre:

> Un chemin de fer transcontinental pour $13,000,000.

Et dans le texte de cette publication autorisé nous lisons:

> C'est un fait absolu, indiscutable que $13,000,000 suffiront à payer jusqu'au dernier sou toute la dépense occasionnée par ce chemin de fer.

C'est la déclaration qui a été faite d'abord par le ministre responsable à la Chambre et publiée ensuite dans le pays avec le consentement du ministre à la veille d'une élection générale, partout d'une manière affirmative, nulle part d'une façon garantie, mais partout sous la forme d'un engagement absolu envers le pays que la ligne serait construite et ne coûterait pas un sou de plus que $13,000,000.

Supposez que le premier ministre ait dit en 1903: Quiconque affirmera que cette ligne coûtera $13,000,000 est ou un fou ou un ignorant, elle coûtera avant d'être achevée, non pas $13,000,000 mais $180,000,000 ou $200,000,000; si l'affirmation est que les $13,000,000 ne seront pas l'avance absolument complète, mais seulement le total en argent que le pays aura à payer, c'est également absurde car le total que le pays aura à débourser finalement sera plus près de $50,000,000 que de $13,000,000; supposez que le premier ministre ait fait cette déclaration en 1903, aurait-il été capable de faire adopter son projet aussi facilement?

Mais examinons-le de nouveau. Pour appuyer son projet, le premier ministre a adopté un système inusité; il se cache du ministre responsable des Chemins de fer, il conçut ce plan sans en parler à ce ministre. Quand il l'eut mûri et que l'enfant lui parut viable, on le présenta au ministre des Chemins de fer d'alors (M. Blair) et immédiatement ce ministre déclara que ses en-

gagements coûteraient trop cher, que l'entreprise reviendrait au pays à peu près à $139,000,000 et il prit le parti—celui d'un homme qui connaissait sa responsabilité de ministre des Chemins de fer dans le cabinet de mon honorable ami—de démissionner et de reprendre sa place de simple député. Si le premier ministre n'avait pas trompé la Chambre alors, s'il avait fait savoir, comme l'a fait son ministre des Chemins de fer que le projet coûterait au moins $139,000,000 aurait-il pu faire adopter ce plan si facilement?

Mon très honorable ami a présenté un autre argument. Il a déclaré que ce pays était à la veille d'un danger terrible. Les Etats-Unis, nos puissants voisins du sud nous menaçaient, dit-il, de supprimer le privilège du transit. Nous n'étions pas en sûreté et il priait Dieu que nous n'ayons pas trop tardé à nous mettre à l'œuvre parce que nous avions même perdu trop de temps jusqu'alors.

S'il avait dit ce qu'il savait être la vérité, qu'il n'y avait pas la moindre apparence de menaces de la part des Etats-Unis et aucun motif de redouter un péril national, il aurait manqué d'un fort argument en faveur de son projet.

Un autre plaidoyer qu'il a prononcé fut que nous allions ouvrir une nouvelle route pour la région de nos riches prairies du Nord-Ouest. Il dit cela sachant parfaitement ou il aurait du le savoir que le contraire c'était la vérité. Il n'y a aucun doute qu'il a employé cet argument. L'impression qu'il a laissée, l'impression qu'il a voulu laisser aux membres de la Chambre, l'impression qu'il a voulu créer dans le pays a été que ce chemin de fer nous donnerait une entrée dans cette région non cultivée de notre grand héritage du Nord-Ouest et ouvrirait à la colonisation une immense superficie de territoire inexploré.

Mais s'il avait dit la vérité, il aurait dit au Parlement et au pays, que ce chemin de fer partant de Winnipeg court le long de lignes qui existent déjà et cela sur tout son parcours jusqu'à ce qu'il ait atteint Battle-River. Mais dans ce cas il n'aurait pu faire adopter son projet grâce à la magie de l'ouverture d'une nouvelle grande région des prairies. Prenez la carte publiée récemment par le département des Chemins de fer, prenez la carte des chemins de fer publiée par le département de l'Intérieur et suivez la ligne ferrée après qu'elle a dépassé Winnipeg. En s'avançant dans le Nord-Ouest, après Winnipeg, elle atteint Portage-la-Prairie, après Portage elle va à Saskatoon et de Saskatoon elle se dirige vers Battle-River, côte-à-côte avec d'autres chemins de fer déjà construits. Elle n'ouvre pas une nouvelle région. La ligne qui nous ouvre des territoires nouveaux, au nord de la Saskatchewan, c'est le Canadian-Northern. Mais la déclaration du premier ministre, est que nous avions entrepris ces grands travaux dans le but d'ouvrir une nouvelle zone du Nord-Ouest. Mon très honorable ami ne peut pas se couvrir par la déclaration que sont projet de chemin de fer devait ouvrir une nouvelle région dans les provinces d'Ontario et de Québec. Il n'a pas été conçu dans cette intention. Le but principal était d'ouvrir un nouveau territoire pour fournir des terres dans l'Ouest à des milliers de colons. Son but principal était d'ouvrir de nouveaux champs de blé dans les régions éloignées et inconnues de nos territoires de l'Ouest qui contribueraient à la fortune, au progrès et à la prospérité du pays. Mais s'il avait dit franchement ce qui devait arriver, il aurait dû abandonner cette position forte qu'il occupait devant la Chambre et devant le pays.

Voilà pour la conception du projet. Mais quand nous passons à son application, il faut étudier l'œuvre de Laurier. Pendant toute la durée de la dernière campagne électorale, le cri des partisans de l'honorable premier ministre a été qu'on devait permettre à Laurier d'achever son œuvre. Ce fut la construction d'un chemin de fer transcontinental national.

C'était le monument que construisait mon très honorable ami et qu'il désirait achever. Etudions cette œuvre, non seulement dans sa conception, mais dans son exécution. J'ai montré que chaque partie de cet édifice était construite sur une base fausse. Passons à la mise à exécution. Mon très honorable ami a répété sans cesse à la Chambre et au pays que la responsabilité du Canada serait protégée, que les avances du Canada seraient garanties et que la garantie consistait en une première hypotrèque sur l'entreprise. Ce devait être une des premières choses à laquelle on pourvoirait dans le travail législatif. Jusqu'à un certain point, on y a pourvu dans la première convention. Mais la première convention ne fut pas signée par le Grand-Tronc-Pacifique. Elle ne fut signée que par le Gouvernement et en 1904 l'œuvre capitale de mon très honorable ami, le créateur de ce grand monument, fut de diminuer et d'amoindrir la garantie du Canada pour ses avances et d'augmenter les avances qu'il devait faire. Il ne peut pas y avoir de doute à ce sujet. Le première hypothèque que nous devions prendre a été complètement supprimée. La deuxième hypothèque est sur la même ligne que la première. L'avantage de la première hypothèque a été complètement supprimé dans le bill et pourtant mon très honorable ami a obtenu l'appui de la Chambre et du pays en disant que nous devions être garantis par une première hypothèque et non pas par une deuxième. Qu'a-t-on fait? Nos responsabilités ont été augmentées par une loi subséquente. D'abord, nous ne devions garantir que trois quarts de la dé-

pense de la section des montagnes au delà des prairies, et ce coût avait été limité par une somme maximum, mais la loi votée plus tard augmenta nos responsabilités aux trois quarts du coût réel qui n'était plus limité par aucun maximum, à l'exception de la section des prairies.

Nos engagements ont été grossis de millions de dollars tant dans la section des prairies que dans les sections des montagnes. Non seulement nos engagements ont-ils été rendus plus onéreux, mais en outre nos droits en qualité de premier hypothécaire ont été différés et dépréciés au point de perdre à peu près toute valeur. Aux termes de la loi, dans son état actuel, telle est la situation du Canada. En premier lieu, nous payons l'intérêt sur la sections des montagnes durant sept ans. En second lieu, le Grand-Tronc-Pacifique peut s'abstenir de payer l'intérêt durant trois ans après l'expiration de cette période de sept ans, et la somme sera capitalisée et ajoutée au chiffre de ses engagements envers nous. Cela fait dix ans en tout; puis à l'expiration de ces dix ans, la compagnie est libre pour cinq autres années de ne pas payer l'intérêt, sans que nous puissions pour cela prendre possession du chemin. Notre seul recours sera de nommer un gérant, un administrateur; et si les recettes ne sont pas suffisantes pour solder les frais de gestion, c'est le public qui paiera la différence. Nous pourrons nommer un liquidateur, car il ne faudrait pas songer à cesser entièrement toute exploitation, et si les recettes ne suffisent pas à solder les frais de gestion, qui paiera la différence? Le gouvernement fédéral. C'est le public qui est responsable. Mais si l'exploitation donne un bénéfice, alors il nous faut répartir ce bénéfice entre nous-mêmes et les porteurs d'obligations du Grand-Tronc. Si l'exploitation devient payante, alors notre liquidateur remet le chemin au Grand-Tronc-Pacifique. Et ainsi de suite à l'infini, jusqu'à disparition complète de tous nos droits de créancier hypothécaire, sous ce régime de législation constructive inauguré par le très honorable premier ministre. Chaque article de ce programme ajoute aux engagements du Canada et diminue les garanties que détenait le Canada en premier lieu. Puis, aux termes de la législation établie par le très honorable premier ministre nous sommes appelés à construire le tronçon de l'Est; et une fois ce tronçon de l'Est construit, ostensiblement comme partie intégrante d'une grande voie transcontinentale, il se trouve que le législateur a négligé de prescrire la location par le Grand-Tronc-Pacifique de ce tronçon de l'Est que nous avons construit.

Et je prétends aujourd'hui, comme je l'ai toujours fait, que si, une fois ce tronçon de l'Est terminé, le Grand-Tronc-Pacifique ne juge pas à propos de mettre à profit son privilège d'exploitation du chemin moyennant le versement de 3 p. 100 de la dépense, rien dans la loi ne nous permet de l'y contraindre. Il est libre de mettre à part pour son usage une partie quelconque de ce tronçon, de prendre ou de laisser à sa guise tout ce qu'il voudra. Telle est la situation que nous a faite le très honorable premier ministre, grâce à son habile législation constructive, une fois que nous aurons construit la section de l'Est de Winnipeg à Moncton.

Faisons un pas de plus. S'il est un argument que le très honorable premier ministre a fait valoir tout particulièrement, lors du dépôt de ce projet de loi et au cours de la campagne faite à son sujet auprès des électeurs, c'est qu'il assurerait des débouchés aux produits du Nord-Ouest et dirigerait le grand trafic de ce pays par des voies canadiennes vers nos propres ports de mer. C'était là un bon atout dans son jeu. Cette attitude était bien propre à hypnotiser le peuple. Nous avons dépensé beaucoup de nos précieux millions en vue de l'établissement de moyens de communication entre l'Est et l'Ouest, dans le but finalement de développer nos ports de mer et notre marine marchande canadienne; et le très honorable premier ministre déclarait à la Chambre et au pays: Voici un projet grâce auquel nous nous proposons de drainer les produits du Nord-Ouest et de les diriger par des voies canadiennes vers des ports de mer canadiens, pour le plus grand avantage de notre population et de notre marine canadienne. C'était là toucher une corde sensible, faire entendre une musique douce à l'oreille de notre population. Mais comment a-t-il exécuté ce programme? Il a refusé catégoriquement d'édicter le complément de législation nécessaire. En dépit des objurgations de la gauche, et grâce à l'appui de ses partisans, il s'est dispensé de prendre les mesures législatives qui auraient assuré la réalisation de l'objet de l'entreprise, en vue de l'exécution de laquelle le pays le chargeait d'un immense fardeau. Qu'est-il arrivé? Il a commencé par convenir avec le Grand-Tronc-Pacifique que, abstraction faite des marchandises dont l'itinéraire serait déterminé d'avance par l'expéditeur, le Grand-Tronc-Pacifique ferait tout en son pouvoir pour diriger les produits de l'Ouest par les voies canadiennes et vers des ports canadiens. Qu'est-il arrivé ensuite? Il n'a été pris aucune mesure pour se prémunir contre le Grand-Tronc. Ce chemin de fer se raccorde au Grand-Tronc-Pacifique à 220 milles au nord du lac Supérieur.

Toutes les marchandises récoltées dans le Nord-Ouest et sans itinéraire déterminé d'avance sont, une fois qu'elles ont atteint la jonction du lac Supérieur, dirigées par la voie du Grand-Tronc vers les ports des lacs et les installations terminales de cette

compagnie. Je dis toutes. Du moment que ces marchandises ont quitté le Grand-Tronc-Pacifique pour s'engager sur le réseau du Grand-Tronc, l'itinéraire à suivre n'est aucunement déterminé par la préoccupation des intérêts du Grand-Tronc-Pacifique. Rien dans la loi en question ne nous prémunit contre le danger. Le très honorable premier ministre va-t-il se hasarder, à la suite de ses déclarations antérieures, à affirmer que dans les années à venir la plus grande partie des produits du Nord-Ouest utilisera le réseau du Grand-Tronc-Pacifique, son long itinéraire à travers les étendues du nord de l'Ontario et du nord de Québec et d'une partie du Nouveau-Brunswick? Va-t-il prendre sur lui de dire que c'est là la route que suivront ces produits? Au contraire, une fois arrivées à la jonction du lac Supérieur, ces marchandises ne seront-elles pas dirigées par le chemin de raccourci vers les lacs, et à partir de ce moment ne seront-elles pas entre les mains de rouliers sur lesquels nous n'avons aucune influence? Nous avons prié le premier ministre d'assurer la réalisation de son projet primitif en imposant au Grand-Tronc les mêmes obligations qu'au Grand-Tronc-Pacifique, de telle sorte que la compagnie du Grand-Tronc recevant à la jonction du lac Supérieur les forts volumes de marchandises à provenance de l'Ouest, se trouverait obligée de les diriger toutes, sauf celles à itinéraire déterminé d'avance, par les voies canadiennes et sur des ports canadiens. Il a refusé de le faire. Cette année il lui a été fourni une nouvelle occasion d'assurer ce résultat. Il accorde une faveur au Grand-Tronc. Cette compagnie, d'après sa déclaration, devait recevoir pour $25,000,000 d'actions dans le fonds social du Grand-Tronc-Pacifique. D'après sa déclaration, le produit de ces actions devrait être appliqué à l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique, de sorte que lorsque le Grand-Tronc-Pacifique aurait besoin d'argent il pourrait tirer au pair sur le point le produit de ces actions pour les sommes requises. Telle est la déclaration faite par le très honorable premier ministre, il y a persisté, il l'a inscrite dans son programme électoral et elle a contribué, avec autres choses, à assurer son succès. Aujourd'hui il s'adresse à la Chambre et par la bouche de son ministre des Finances déclare nettement qu'il ne sera pas prélevé un sou, qu'en justice il n'y a pas lieu de prélever un sou sur le produit de ces actions pour venir en aide à la construction du Grand-Tronc-Pacifique; ces actions appartiennent au Grand-Tronc, comme dédommagement de sa garantie des obligations aux termes du contrat. Que penser d'une attitude aussi diamétralement opposée à celle prise avant les élections?

Et que penser de la solennelle déclaration du premier ministre quand, à l'expiration de quelques années, elle est contredite du tout au tout par son propre ministre des Finances, corroboré par une mesure législative? Ainsi, il confère aujourd'hui une faveur au Grand-Tronc en devenant son banquier, et en imposant à cet effet au pays une charge de $10,000,000 de plus; car il a à plusieurs reprises déclaré à la Chambre que nous ne serions pas appelés à avancer un seul sou de plus, que la compagnie du Grand-Tronc offrait toutes les garanties, qu'elle obtenait ces actions, qu'elle les obtenait en vue d'avances d'argent, et que nos engagements étaient limités par le contrat; que toutes autres sommes nécessaires seraient prélevées par la compagnie du Grand-Tronc, obligée qu'elle était par ce marché de mener l'entreprise à bien, et parfaitement en mesure de remplir ses engagements. Aujourd'hui, il présente une mesure contredisant absolument sa déclaration; il obère le pays dans l'intérêt de la compagnie du Grand-Tronc. Or, au moment où il accorde cette faveur à la compagnie du Grand-Tronc, et qu'on lui demande s'il va en profiter pour obliger cette compagnie à diriger sur les ports de mer canadiens et par les voies canadiennes tous les envois de marchandises sans itinéraire déterminé d'avance, quelle est la réponse du très honorable premier ministre? Monsieur l'Orateur, serais-je en contravention en disant qu'il y répond en jouant sur les mots et rien de plus? Oh, répond-il, ce n'est pas le temps de le faire. La chose ne pourrait-elle donc pas se faire dans la circonstance? N'accordons-nous pas à la compagnie du Grand-Tronc une faveur, ne faisons-nous pas pour elle quelque chose que nous ne nous étions nullement engagés à faire? Au moment où nous accordons à la compagnie ce prêt de $10,000,000 sans y être obligés, au moment où le ministre des Chemins de fer et le ministre des Finances invite cette compagnie à répéter au besoin l'opération l'année prochaine, peut-on dire que le temps n'est pas bien choisi pour obtenir de la compagnie si on est réellement désireux de l'obtenir, l'envoi, vers des ports canadiens et par les voies canadiennes, des produits de l'Ouest. Mais il refuse de le faire sous prétexte que ce n'est pas le moment.

Puis il s'est avancé un peu, plus qu'il n'était nécessaire, comme un témoin qui répondrait à un peu plus que la question ne comporte, et il a jouté: Nous aurons l'occasion plus tard. Quand? Lors de la prise à bail par le Grand-Tronc-Pacifique de tout le tronçon de l'Est. Mais lorsqu'il sera passé un bail pour tout ce tronçon de l'Est, avec qui ce bail sera-t-il conclu? Avec le Grand-Tronc-Pacifique et non pas avec le Grand-Tronc. Et quand même vous renouveleriez la convention actuelle lors de

la conclusion du bail avec le Grand-Tronc-Pacifique, quelle influence aurez-vous sur le distributeur de ces marchandises, qui est la compagnie du Grand-Tronc elle-même? Il savait donc, s'il était au courant de la loi, que lorsque cette occasion se présenterait il lui serait absolument impossible d'imposer la moindre conidtion liant la compagnie du Grand-Tronc. Il conclut un marché avec le Grand-Tronc-Pacifique, et tout ce qu'il peut faire c'est de chercher à modifier ce marché. Mais les stipulations de ce marché sont claires à cet égard, et il ne pourrait les faire plus nettes qu'elles ne sont aujourd'hui. De sorte que ce semblant de réponse ne pouvait qu'induire en erreur le pays et la Chambre. Telle est la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui; et voici le reproche que je fais au très honorable premier ministre: son grand argument c'est qu'il y a lieu d'assurer le remorquage des produits abondants de l'Ouest par les voies canadiennes et vers nos ports de mer canadiens. Or, aucun texte de loi n'assure la réalisation de cet objectif, et le très honorable premier ministre refuse d'assurer cette réalisation aujourd'hui qu'une occasion unique s'offre à lui d'en faire la condition de la grande faveur que nous conférons à la compagnie du Grand-Tronc.

Qu'il me soit permis d'aller plus loin; qu'il me soit permis de demander à mon très honorable ami, comme le lui a demandé le chef de l'opposition, de considérer la situation dans l'est. Mon très honorable ami n'a pas daigné répondre. La question lui a été posée aussi catégoriquement qu'il était possible de la lui poser. On lui a demandé ce qu'il se proposait de faire en vue de l'état de choses existant dans l'est, avec le pont de Québec disparu, ne pouvant être reconstruit avant 1915, avec cette partie de la section de l'est presque entièrement construite et qui sera achevée en moins d'un an—que se propose-t-il de faire dans ces conditions? Quelle a été la réponse de mon très honorable ami? Je ne dois pas surprendre la Chambre, a-t-il dit, si je lui déclare que mes collègues et moi y avons songé. Peut-être que cela ne surprendra pas cette partie de la Chambre qui ne pense pas, mais cela doit tout de même surprendre ceux des députés qui savent de quelle façon irréfléchie mon très honorable ami a abordé ce grand projet et les projets qui s'y rattachent. Il y a songé. Mais lorsqu'il s'est agi de donner une idée définitive quant à ce qui devait être fait, le très honorable ministre n'en avait aucune. Il s'est borné à dire: J'ignore ce que l'on pourra faire; quelqu'un a parlé d'un bateau passeur—et il s'est arrêté là. Nul n'avait mentionné autre chose, mais quelqu'un avait parlé d'un bateau passeur. Il ne savait rien de ce qui pourrait être fait à ce sujet, et en fin de compte, il s'est retranché dans son *non possumus*: Je ne puis dire ce que nous ferons. Je n'ai aucun plan. Tout ce que je puis dire c'est que nous y avons songé. Mais mon très honorable ami ne voit-il pas que cela lui prépare des difficultés? Est-ce qu'en homme prudent, en homme qui fait valoir les ressources du pays, il n'aurait pas dû faire bien attention à la manière dont il devait dépenser trente-cinq millions de piastres appartenant au peuple sur cette partie du chemin qui va de Québec à la ville de Moncton? Où en étaient les choses? Vous aviez un chemin de fer de l'Etat qui nous avait déjà coûté $80,000,000, $90,000,000; vous aviez un chemin qui, presque chaque année produit un déficit par suite du manque d'affaires, du défaut d'administration, et ce serait faire preuve d'indulgence envers mon honorable ami que d'attribuer ce déficit au manque de trafic. $80,000,000 ou $90,000,000 de l'argent du peuple placés sur un chemin qui va de Lévis à Moncton, Saint-Jean et Halifax. N'eut-il pas été prudent d'agir avec beaucoup de circonspection, de ne pas dédoubler ce chemin avant d'en avoir constaté la nécessité? Mais mon honorable ami ne voulait pas attendre. Il n'a pas voulu être prudent, il n'a pas voulu étudier la question et la chose a été faite.

Commencez-le, construisez-le, vous y songerez, vous y réfléchirez plus tard. Qu'a fait mon très honorable ami? Lorsqu'on lui a représenté que ce chemin ne devrait pas être dédoublé, il a dit: La distance est l'essence de cette affaire. Nous allons épargner de 120 à 140 milles de Lévis à Moncton. Mon honorable ami a-t-il dit cela? Il n'y en a aucun doute. Est-ce que cela a été répandu dans le pays avec son autorisation? Il n'y en a aucun doute. Est-ce que cela a contribué à le faire élire Indubitablement, avec autre chose. Mon très honorable ami n'a pas même été assez raisonnable pour prendre le temps de mesurer la distance avant d'engager le pays à une dépense qui s'élève aujourd'hui à $35,000,000. Que résulte-t-il des mesurages qui ont été faits? Que voulait-on avoir? On voulait avoir des rampes de quatre-dixièmes. Tout l'argument tombait si l'on n'avait pas des rampes de quatre-dixièmes. Mon très honorable ami sera-t-il surpris si je lui dit deux choses? D'abord, le tracé adopté n'épargnera pas de 120 à 140 milles. Il n'épargnera que 29 milles. Veut-il accepter l'autre fait, que s'il s'en fut tenu à son projet d'avoir une déclivité de quatre-dixièmes, son chemin eut été de deux milles plus long que l'Intercolonial? Comment a-t-il évité de le rendre deux milles plus long? Comment a-t-il épargné ses 29 milles. Il les a épargnés en sacrifiant la déclivité. Il n'a pas de chemin et n'en aura jamais qui ait une déclivité de quatre

dixièmes, bien qu'il ait engagé sa parole et engagé l'argent du pays pour obtenir ce résultat. Il faudra faire un calcul arithmétique. Vous avez épargné 29 milles, vous avez sacrifié votre déclivité, il vous faut avoir deux rampes très raides de dix et 12 milles de longueur, nécessitant l'aide de locomotives destinées à pousser les convois et vous avez le coût permanent et perpétuel provenant de l'exploitation de la voie sur ces rampes. La simple précaution du mesurage du terrain eut démontré à mon honorable ami qu'il ne pouvait épargner 140 milles. Mais il a refusé d'attendre cela. Maintenant, qu'avons-nous? Précisément ce que j'ai déclaré. Je vais poser une question qui a déjà été posée et à laquelle nous n'avons pas eu de réponse. N'eut-il pas été sage, lorsque mon très honorable ami a vu quelle énorme dépense il faudrait imposer au pays, d'agir avec circonspection en ce qui concerne cette partie qui va de Moncton à Québec? A-t-il agi avec circonspection?

Lorsque le pont de Québec est tombé et lorsqu'il a su qu'il s'écoulerait encore cinq, six ou sept ans avant qu'il puisse être reconstruit et utilisé pour le chemin, n'eut-il pas été raisonnable alors d'agir lentement? Mais mon très honorable ami n'a pas agi lentement. Jusqu'à cette date, il a dépensé $28,000,000 sur cette extrémité de la ligne. Il a dit à la Chambre que cela ne coûterait pas plus de $10,000,000; cependant, lorsqu'elle sera terminée elle aura coûté $35,000,000. Dans un an, mon très honorable ami, qui est à se construire un monument pour lui-même, aura une partie non-reliée de chemin de fer à travers une région qui ne donne que peu ou point de trafic local, et un chemin qui fera concurrence au chemin de fer de l'Etat qui l'appauvrira de tout le trafic qu'il lui enlèvera, chemin de fer sur lequel nous avons placé $80,000,000, et tout cela se fera moyennant une saignée additionnelle de $35,000,000. Qu'en fera-t-il? Il y a diverses espèces de monuments, mais c'est là un monument sous lequel je ne voudrais pas que mes restes fussent écrasés. A la fin de l'année prochaine ce monument sera construit. Mon très honorable ami se propose-t-il d'y installer un matériel roulant? Cela entraînera une autre forte dépense pour le pays. Se propose-t-il de l'exploiter et d'avoir un chemin de fer intercolonial parallèle à l'autre avec un autre déficit, parallèle aussi, mais plus élevé que l'autre, en proportion de la longueur du chemin? Alors nous aurons donc cette délicieuse alternative, soit de laisser cette route dans le silence l'inutilité, et la décrépitude soit de l'exploiter à perte, de se procurer le matériel roulant, de faire toutes les dépenses et ajouter encore par des déficits aux fardeaux du pays. Voilà l'alternative très simple. Mais un homme doué de quelque instinct des affaires et de quelques notions commerciales, aurait mis fin à cette grande dépense, nonobstant le fait que quelques millions avaient été dépensés, jusqu'à ce que le chemin eut pu offrir quelque chance d'être exploité d'une façon pratique. Voilà cependant où en est mon très honorable ami. Il y a peu de temps, une députation est venu le trouver afin de lui demander de l'aide pour le canal de la baie Georgienne. D'autres députations lui ont demandé de l'aide pour de grandes améliorations publiques qui eussent fait beaucoup de bien au pays Le chemin de fer intercolonial passait à travers cette région. Mon très honorable ami n'épargne que 29 milles et cela au prix de deux coûteuses rampes où les convois devront être poussés par des locomotives supplémentaires. Il a pris $35,000,000 de l'argent du peuple, il les a enfouis là pour toujours, et il est obligé d'accueillir par des fins de non-recevoir des propositions ayant pour but le développement réel et rapide de ce pays. Voilà où l'on en est. Que va faire mon très honorable ami? Combien il eut mieux fait de prendre quelques millions de cet argent pour faire de l'Intercolonial un chemin de fer tout aussi bon pour le transport des marchandises que celui qu'il va construire entre Lévis et Moncton. Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait?

C'était notre chemin, nous y avions placé $90,000,000 ou $100,000,000, c'était pour nous un fardeau et une source de déficits, et cela était dû au manque de trafic et aux difficultés du transport par cette voie. Pourquoi n'eut-il pas été prudent d'en avoir fait pour toujours un chemin pouvant se comparer, sous le rapport des rampes et des courbes, avec n'importe quel chemin de fer du Canada, de l'utiliser de cette manière, de l'alimenter et de l'enrichir avec les produits de l'Ouest qui auraient pu ainsi être transportés sur notre propre chemin et sur un parcours de 500, 600 ou 700 milles? Pourquoi n'eut-ce pas été là agir prudemment? Mais au lieu de cela, mon très honorable ami a eu ce qu'il a eu. Maintenant je dois me hâter, mais je veux attirer l'attention de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (l'honorable M. Graham) sur un argument dont s'est servi le ministre des Chemins de fer et des Canaux, et dont mon honorable ami s'est également servi incidemment. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux dit que l'affaire par excellence c'est d'offrir un débouché aux produits de l'Ouest. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est servi d'un langage très fleuri, à peu près aussi rapproché de la question que Tombouctou est rapproché de la capitale du Canada. Il dit: Voyez les homesteads qui ont été pris au Nord-Ouest; 13,000, 15,000 homesteads ont été pris. Voyez les gens qui se dirigent vers le Nord-Ouest; voyez les grains qu'ils vont cultiver pour les peuples parfois affa-

més de l'univers, suivant en cela la marche de l'augmentation de la consommation du pain de blé. Mon excellent ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'a pas songé—y a-t-il songé?—à se demander si le nombre des homesteads qui ont été pris eut été diminué d'un seul, dans la région traversée par le Grand-Tronc-Pacifique dans le cas où pas un seul dollar n'eut été dépensé sur le prolongement de l'est depuis le lac Supérieur jusqu'à Moncton, prolongement qui nous a occasionné une dépense absolue de $30,000,000, $40,000,000 ou $50,000,000. Est-ce qu'un seul colon est allé là parce que le pays dépense $35,000,000 pour établir une ligne parallèle au chemin de fer intercolonial dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick? Pas un seul. Est-ce qu'un seul boisseau de blé sera récolté en plus de ce qui est récolté maintenant grâce au fait que nous construisons là ce chemin au prix d'une énorme dépense? Tout cela revient à l'erreur fatale commise par le premier ministre. Lorsqu'un homme d'affaires est venu faire au premier ministre une proposition d'affaires, l'instinct politique a pris le dessus sur l'instinct de l'homme d'affaires et l'on a construit un chemin de fer politique au lieu d'un chemin de fer économique. Quelques millions de dollars en argent, peut-être quelques millions de dollars de garantie, auraient construit toute cette ligne depuis les Grands Lacs jusqu'à Winnipeg et jusqu'à l'océan Pacifique, auraient construit chaque mille de cette ligne et nous auraient procuré tout ce que nous avons aujourd'hui relativement au développement de l'ouest et au transport des marchandises. Cet énorme fardeau de $150,000,000 ou plus dont on nous a alors chargés sans réfléchir et sans rien prévoir, pèse aujourd'hui sur nous et nous accable sans qu'il en résulte aucun avantage proportionné à la dépense.

La colonisation de ces régions septentrionales de Québec et d'Ontario aurait pu être retardée de quelque temps, au plus grand avantage du pays. Car, qu'arrive-t-il aujourd'hui? Le premier ministre a entravé la libre marche en avant du Canada; il nous a mis aux pieds de lourdes entraves. Il s'est lancé dans cette entreprise en disant que le chemin serait construit avec une dépense de $13,000,000 et, avant qu'il soit terminé, il aura ajouté $180,000,000 à la dette du pays, il aura compromis notre crédit, et se sera mis dans cette position que pour mener à bonne fin cette entreprise mal conçue, il est obligé de fermer les coffres et de paralyser la force d'expansion du Canada en l'empêchant de réaliser d'autres projets utiles à son agrandissement. D'ici à plusieurs années le cabinet devra fermer l'oreille à une foule de propositions avantageuses qui auraient besoin du concours de l'Etat et auxquelles le premier ministre devra invariablement répondre: "Impossible. Nous avons fait de si énormes dépenses pour la division de l'Est, que nous ne pouvons pas vous venir en aide."

M. G. E. FOSTER.

Supposons qu'au lieu d'entreprendre la construction de ce Transcontinental le Gouvernement eut pris quelques millions pour faire de l'Intercoloniel un chemin de première classe et quelques millions encore pour subventionner le Grand-Tronc-Pacifique depuis les Grands lacs jusqu'à l'océan Pacifique. Il aurait suffit pour cela de la garantie de l'Etat, car depuis Winnipeg jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, ce chemin ne traverse pas un mille de territoire qui ne donnera pas un trafic rémunérateur du moment que le chemin sera construit.

On ose comparer ce prêt à celui qui a été fait au chemin de fer canadien du Pacifique. Mais cette nouvelle ligne est construite juste entre les deux grandes voies de communication, entre Winnipeg et le Pacifique. Ce chemin est construit à travers un territoire qui aurait été desservi et bien desservi par les chemins de fer déjà existants. Mais ce que je veux surtout faire ressortir c'est que ce chemin traverse un territoire riche et qui fournira un trafic rémunérateur du jour où le chemin sera construit.

Il aurait suffit de quelques millions pour obtenir tout cela; un trait de plume sur la proposition de M. Hays, aurait mis tout le trafic du Nord-Ouest à la disposition de l'Intercolonial. Est-il possible d'en douter? Nous connaissons la proposition de M. Hays; nous savons ce à quoi le Grand-Tronc était prêt à s'engager. Mais le Gouvernement n'en a pas voulu. En adoptant ce projet on assurait un trafic considérable à l'Intercolonial, on assurait la construction d'une ligne depuis les lacs jusqu'au Pacifique, et l'on n'épuisait pas les ressources financières du pays.

Alors, s'il est vrai que la construction du canal de la baie Georgienne est une grande entreprise économique-nationale qui serait d'un avantage inappréciable pour le pays en prolongeant la navigation en eau profonde depuis l'Atlantique jusqu'à la mer, et s'il est vrai que ce canal peut être construit avec $100,000,000, cette somme aurait pu être consacrée à cette entreprise.

On demande aussi de donner plus de profondeur au canal Welland pour lui permettre de recevoir les navires des lacs. Cela aura coûté environ $40,000,000 et les deux $140,000,000 au lieu des $180,000,000 ou $200,000,000 que le Gouvernement oblige le pays à payer et dans quel but, si on en excepte la division de l'Ouest?

Le pays aurait pu avoir ce grand réseau de navigation intérieure par le canal de la baie Georgienne et le canal Welland et économiser encore $40,000,000, au lieu qu'il sera privé de ces deux grandes entreprises et aura à supporter le fardeau de cette divi-

sion de l'Est. Peut-on se demander sérieusement laquelle de ces deux propositions aurait été la plus avantageuse au pays? A cette époque de concurrence à outrance, quand une différence d'un cent par boisseau est une raison suffisante pour détourner le trafic et enrichir le producteur, l'abaissement des prix de transport des produits de l'Ouest devient un problème d'une importance nationale. Mais au lieu de cela, nous sommes encombrés d'un fardeau inutile.

Avant de reprendre mon siège, je tiens à bien établir une chose. Que personne ne prétende que le discours que je viens de prononcer est dirigé contre la construction de ce chemin de fer à travers le Nord-Ouest jusqu'à l'océan Pacifique. Sur ce point, il n'y a pas de divergence d'opinions. Notre opposition vise les considérations politiques qu'on a greffées sur cette entreprse. Ces considérations ont entraîné d'énormes dépenses, elles sont prématurées, elles ne sont pas et ne seront pas rémunératrices. Entre Moncton et Québec, quels produits trouvet-on pour alimenter le trafic d'un chemin de fer? Entre Québec et Lake Superior Junction, que trouve-t-on pour alimenter un chemin de fer dont l'entretien et l'exploitation seront les plus coûteuses de tous les grandes voies ferrées du Canada? Tous les avantages qu'on procurera au Nord-Ouest en créant de nouveaux moyens de transport, en offrant de nouveaux débouchés aux produits canadiens, nous les aurions obtenus en adoptant l'autre proposition dont j'ai parlé. Plus tard, ces lignes complémentaires auraient pu être construites, mais à mesure que les années s'écouleront, le pays se demandera de plus en plus s'il était bien nécessaire d'entreprendre immédiatement cette addition coûteuse, ce dédoublement des moyens actuels de transport.

Encore un mot et je termine. Si l'honorable premier ministre ne jouissait de l'immunité parlementaire, s'il était simplement le promoteur d'une compagnie qui aurait entrepris de construire ce chemin, s'il avait mis dans son prospectus l'exposé qu'il nous a fait de cette grande entreprise nationale, s'il avait mis son nom au bas de ce prospectus, comme il l'a mis au bas du projet qu'il a soumis à la Chambre, et s'il avait induit le peuple à placer son argent au montant de $200,000,000, il serait aujourd'hui entre les mains de la justice pour avoir publié un prospectus entièrement contredit par les événements. Il y a des immunités attachées à la qualité de député et mon honorable ami ne pourra jamais trop remercier son étoile d'avoir lancé cette entreprise sous la protection de ses privilèges parlementaires, au lieu de l'avoir lancée, en dehors du Parlement, comme directeur ou promoteur.

Sir WILFRID LAURIER: L'attitude prise par les honorables députés de la gauche ne me cause aucune surprise et je crois qu'elle n'en cause à personne. Elle est conforme à celle qu'ils ont prise dès le premier jour à l'égard de cette grande entreprise. C'est une attitude d'hostilité et d'hostilité aveugle et il est évident que le résultat de deux élections générales n'a pas réussi à leur ouvrir les yeux.

Lorsqu'en 1903, nous avons soumis à la Chambre un projet de loi pour la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental devant relier l'Atlantique au Pacifique et construit entièrement en territoire canadien, l'opposition a fait pleuvoir des nuées d'objections—objections aux conditions accordées, objection au tracé choisi, objections aux dépenses, objections à tout. L'opposition a combattu l'esprit et la lettre du bill; elle en a combattu chaque ligne et chaque mot, du commencement à la fin. Devant la Chambre toutes ces objections furent inutiles. Mais on nous disait que si nous osions dissoudre la Chambre et consulter les électeurs, notre projet serait réduit en pièces par les contribuables indignés. Lorsqu'en 1904, le projet fut complété, nous avons pensé que nous devions au pays de le consulter avant de l'engager dans une aussi vaste entreprise. Nous avons dissous la législature et la question fut débattue de nouveau sur les "hustings" comme elle l'avait été dans cette Chambre. Tous les arguments dont l'opposition s'était servi ici, furent répétés dans les assemblées populaires, mais sans plus de succès. Toutes les objections furent écartées et la réponse des électeurs nous arriva claire, précise et formelle: "allez de l'avant".

Forts de cette sanction, nous avons commencé les travaux, mais à mesure qu'ils avançaient nous avons constaté qu'il nous faudrait modifier nos estimations. Nous nous sommes aperçus que nos calculs étaient trop bas et que les obstacles à surmonter étaient plus considérables que nous ne l'avions supposé.

Cette question fut débattue plus d'une fois dans la Chambre. A cette session même, elle a provoqué plusieurs débats et l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Graham) a admis franchement que l'entreprise coûtera plus cher que l'on ne croyait. La législature fut dissoute de nouveau, et un autre appel au peuple eut lieu. Les électeurs qui connaissaient tous ces faits répondirent encore de manière à ne pouvoir s'y tromper: "allez de l'avant, complètez l'entreprise".

Ce double verdict devrait faire comprendre à nos honorables amis de la gauche que le peuple est convaincu, comme nous l'avons dit en 1903, que la construction de ce chemin est une nécessité politique et commerciale. L'honorable député qui m'a précédé (M. Foster) qui a exposé la question sous un jour aussi faux que possible n'a pas pu dire que notre projet a été mal

conçu, que ce n'est pas une excellente entreprise commerciale. Tout ce qu'il a pu dire, c'est qu'elle est prématurée, qu'il n'y avait pas de nécessité immédiate de construire la ligne entre Moncton et Québec, et Québec et Winnipeg.

Il n'a pas prétendu que cette ligne ne devrait pas être construite. Au contraire, si son raisonnement tend à quelque chose, c'est que ce chemin doit être construit. Mais, en terminant ses remarques, il a ajouté: Qu'il soit bien compris que je ne suis pas hostile à l'entreprise; je dis seulement qu'elle est prématurée; nous aurions pu employer notre argent à construire d'autres chemins de fer plus susceptibles de donner des dividendes, et plus tard nous aurions complété la ligne de Winnipeg à Québec. Tout son discours à roulé sur ce thème.

Il prétend que si nous avions soumis un projet pour prolonger le réseau du chemin de fer du Grand-Tronc depuis North-Bay jusqu'aux montagnes Rocheuses, et même jusqu'au littoral du Pacifique, l'opposition l'aurait approuvé avec plaisir. A cela je ne répondrai qu'une chose, c'est que cette conception hybride ne lui est pas venue de l'inspiration du moment. Elle a germé à l'époque où nos adversaires ont commencé à se rendre compte que le peuple était d'esprit et de cœur en faveur du projet du Gouvernement, et qu'il leur fallait absolument proposer quelque chose pour sauver les apparences. Cette proposition ne fut pas faite spontanément, mais qu'elle ait été faite tôt ou tard, le Gouvernement n'en a pas voulu. Le chemin de fer du Grand-Tronc avait offert de prolonger son réseau depuis North-Bay jusqu'au Pacifique. Nous n'avons pas accepté cette manière de voir. Ai-je besoin de dire que le chemin de fer du Grand-Tronc a été construit il y a environ soixante ans, et qu'il a été construit, non pas en vue des nécessités futures, mais des besoins du moment. Si nous avions cette offre, nous n'aurions pas eu une route nationale, mais un chemin de fer hybride, moitié canadien et moitié américain.

Il y a 60 ans, on construisait le Grand-Tronc de façon à ne répondre qu'aux seuls besoins du moment et sans se préoccuper de ceux du lendemain, et on nous demande aujourd'hui de nous montrer aussi aveugles qu'on le fut alors et de commettre la même faute. Si c'est là ce qu'entendent les membres de la gauche, nous ne pensons pas comme eux. Nous voulons un chemin de fer national entièrement construit en territoire canadien, de l'Atlantique au Pacifique. Voilà la pensée que nous avons exposée au peuple, voilà l'idée politique que la gauche devrait adopter. Nous voulons relier l'Est à l'Ouest—l'Est qui fut le berceau de la nation, et l'Ouest qui en est aujourd'hui l'espoir—par le lien que créent toujours les relations de commerce.

Sir W. LAURIER.

Pourquoi les honorables membres de l'opposition ne partagent-ils pas notre manière de voir ? Parce que, suivant eux, le sol de certaines parties du territoire que traversera la voie ferrée n'est pas aussi fertile que celui des prairies; parce que, par places, le sol est stérile, peu attrayant, impropre à la colonisation et peu susceptible de donner asile à une population quelconque. Supposons que cela soit; est-ce un argument à invoquer contre le projet ? Dans ce cas, nous n'aurions jamais eu de chemin de fer transcontinental national parce que le sol n'est pas partout aussi fertile que celui des prairies. On rencontre des montagnes et des marécages, mais l'idéal national est l'établissement d'un chemin de fer canadien allant d'un océan à l'autre. Quoi qu'il en soit, telle est l'idée que nous mettons en pratique.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

1re reprise de la séance.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, on me pardonnera peut-être de revenir sur la pensée que je développais au moment de la suspension de la séance, savoir que l'argument que l'on oppose à la construction du Transcontinental national ne tient pas debout. Si cet argument valait, ai-je dit, il ne se serait jamais construit de chemin de fer transcontinental; si cet argument est bien fondé, on a eu tort de construire le Pacifique-Canadien, puisque près du lac Supérieur et sur un parcours de plusieurs centaines de milles, ce chemin de fer est établi sur un lit de roche granitique que recouvre une couche de terre trop mince pour que les grains y puissent germer ou les arbres prendre racine. Si cet argument était fondé, force nous serait d'avouer notre faiblesse, de nous résoudre humblement à occuper un rang inférieur, à dépendre de l'étranger.

Cela étant, je répète qu'en prenant, il y six ans, la détermination de construire un chemin de fer transcontinental, nous avons répondu aux aspirations de la nation et aux exigences du commerce; et s'il plaît à nos adversaires de prétendre le contraire, ils sont libres de le faire; plus ils dénonceront notre attitude à cet égard, plus nous croirons avoir eu raison. Mais est-il bien vrai que tout le territoire situé entre la vallée du Saint-Laurent et les prairies de l'Ouest soit, comme on l'a prétendu, stérile, peu attrayant, impropre à la colonisation et peu susceptible de donner asile à une population quelconque? Ce langage n'est pas nouveau, on le tenait déjà il y a quelques années, quand il s'est agi de discuter pour la première fois le projet qui nous occupe encore aujourd'hui.

Aujourd'hui, la réponse à cette question se trouve sur toutes les lèvres; en effet, cha-

cun sait qu'au nord des Laurentides, là où doit passer le nouveau chemin de fer, se trouve un vaste territoire connu sous le nom de zone argileuse et dont le sol vaut celui des vallée du lac Saint-Jean et du Saint-Laurent sous le rapport de la richesse et de la fertilité.

Si mes paroles ne suffisent pas à convaincre les membres de la gauche, je parviendrai peut-être à écarter tout doute de leur esprit en leur citant un extrait de certain rapport, de la commission du Transcontinental, que l'on a déjà déposé sur le bureau de la Chambre, et où se trouve la description de la région que traverse cette partie du chemin de fer. J'y relève le passage suivant:

Je dois dire qu'à différents temps j'ai reçu des ingénieurs de district et autres des rapports au sujet de la nature du pays et des forêts qui se trouvent sur le parcours de notre ligne dans l'ouest de Québec et le nord-est d'Ontario. J'ai fait faire un résumé de ces informations et en ai fait dresser une carte explicative que j'annexe au présent rapport.

Dans le district " C ", le sol propre à l'agriculture commence à environ 4 milles à l'est de la rivière Bell et se prolonge jusqu'à la limite orientale de la province d'Ontario. L'étendue de ce territoire, du nord au sud, se trouve indiquée sur la carte ci-jointe. La plus grande partie en sera propre à la culture, car le sol s'y compose de bonne argile, d'égouttement facile. Il est certain que le sol arable se prolonge beaucoup plus loin vers le nord qu'il n'est indiqué sur la carte, mais notre rapport se borne aux seuls territoires explorés par nos ingénieurs. La carte du district " C " indique qu'il se trouve par là une étendue de terrain d'environ 5,800 milles carrés ou de 3,712,000 acres, dont 2,500,000, dit-on, pourront être convertis en bonnes terres arables; pour ce qui est du reste, il est probable que le drainage le rendra fertile.

Entre les rivières Belle et Hurricanaw, la forêt se compose principalement d'épinette blanche, de sapin et de pin gris dont le diamètre varie entre 6 et 18 pouces. Entre l'Hurricanaw et la limite d'Ontario, on voit une revenue principalement formée de sapin, de bouleau et d'épinette blanche; toutefois, la carte indique que vers le sud on trouve un peu de belle épinette.

La rivière Hurricanaw est propre à la navigation à la vapeur jusqu'à 60 ou 70 milles au sud du Transcontinental, vers la ligne de partage des eaux. Tout ce territoire est bien arrosé et parsemé de beaux lacs et cours d'eau.

Le district " D " commence à la limite d'Ontario et s'étend du 114 au 185e mille de la carte; il comprend environ 2,100 milles carrés, soit 1,344,000 acres de terre. Après le déboisement, la proportion du terrain propre à la culture sera probablement de 60 p. 100. Il est vrai qu'il se trouve de longs marais près de la ligne, entre le 155e et le 175e mille, mais l'égouttement en sera facile, car ils sont peu profonds. Excepté dans les vallées, le bois est petit.

Entre le 185e mille de la carte et le 285e, se trouve un vaste territoire dont la fertilité égale celle des meilleures terres agricoles du Canada; il se compose d'une succession de longs renflements du sol entrecoupés de marais que l'on peut aisément égoutter. Le territoire est bien arrosé et le combustible s'y trouve en abondance.

Voilà donc une région de 7,500 milles carrés dont 6,000 soit 3,800,000 acres peuvent être considérés comme propres à la culture.

Le bois est petit et comprend l'épinette, le sapin et le bouleau blanc; cependant, vers le sud de la rivière à la Marmotte, on trouve du pin rouge et du pin blanc. Du 285e mille au 325e, le sol est plus sablonneux, bien qu'il se trouve dans la vallée de la Missinabie d'excellente terre arable dont la superficie serait d'environ 500,000; qu'il s'en trouve 300,000 acres de qualité moyenne, le reste se compose de terrains rocheux bien boisés et propres au pâturage. Entre le 170e mille et le 190e, le sol est encore de bonne qualité, mais exigera plus de drainage. Les rapports indiquent que cette zone argileuse se prolonge beaucoup plus vers le nord que ne l'indique la carte; mais la description ci-jointe est fondée sur l'observation personnelle et les rapports des ingénieurs.

District " E ". Entre le 325e mille et le 355e, se trouve une superficie d'environ 1,000,000 d'acres, soit 2,000 milles carrés, de bonne terre arable. Le sol se compose de bonne terre sableuse; il est bien arrosé et couvert de petites épinettes, de bouleau et de sapin.

Du 355e mille au 475e, les rapports indiquent que la terre arable est beaucoup plus rare, qu'on n'en trouve plus que dans les vallées des grandes rivières. On estime qu'il s'y en trouve à peu près 1,000 milles carrés ou 600,000 acres. A l'ouest du 470e mille, il n'y a que très peu de terre propre à la culture.

Voilà un rapport que nos adversaires devraient juger satisfaisant, un rapport qui devrait les convaincre qu'ils avaient absolument tort de penser que cette partie du pays est complètement stérile et impropre à la colonisation. Je doute de pouvoir jamais convaincre mes honorables amis s'ils tiennent à persister dans leur erreur. Ils doutent de presque tout. Le scepticisme est peut-être le moindre de leurs défauts, mais je ne leur en fais pas un crime, puisque, à tout prendre, il y a bien des sceptiques de par le monde. Est-il une seule parcelle de notre territoire, y compris les régions les plus fertiles, qui n'ait, à des époques diverses, été l'objet des médisances et des railleries non pas des ennemis de ce pays, mais de ses amis plutôt mal informés et peu clairvoyants que mal intentionnés? Autrefois, aux débuts de la colonie, le progrès fut longtemps entravé parce que les voyageurs et les colons, trouvant ici des conditions climatériques si différentes de celles de leur pays natal, étaient persuadés que notre sol ne pouvait pas avoir la fertilité qu'on lui connaît de nos jours.

On sait que Sully, premier ministre de France sous Henri IV, qui compte parmi les hommes d'Etat les plus habiles de son temps, émit un jour l'opinion qu'au nord

de la 40e parallèle le continent n'était pas susceptible d'être habité par les blancs. Il entendait par là non seulement les provinces d'Ontario et de Québec et les provinces maritimes, mais aussi les Etats de New-York, de l'Illinois et toute la partie nord de l'Union américaine. Il n'est pas besoin de se reporter aussi loin, de sortir du domaine de nos souvenirs personnels pour trouver l'expression d'opinions semblables. On sait que lorsqu'on commença la construction du Grand-Tronc, en 1852 ou 1853, l'entreprise fut le point de mire de critiques hostiles comme celles que l'on dirige aujourd'hui contre le Grand-Tronc-Pacifique.

J'ai prié un ami de relever pour moi les articles que les journaux ont publiés à cette époque-là; la lecture en est assurément fort étrange. Certain critique s'opposait énergiquement au prolongement du chemin de fer depuis Toronto jusqu'à Sarnia parce qu'il était convaincu que la région ne fournirait jamais de blé à l'exportation; or, on sait que cette partie du pays fut pendant 30 ans le grenier du Canada. Un autre combattait à outrance le prolongement du chemin de fer jusqu'à la baie Georgienne parce que, à son dire, même, la région n'était qu'un désert impénétrable et stérile.

S'il était donné aux premier colons, à ceux qui ont attaqué de la hache les forêts de Québec et d'Ontario, de constater l'état présent des choses, ils n'en croiraient pas leurs yeux. A la place des forêts d'autrefois, des champs couverts d'épis dorés, le sol livré à l'horticulture, à l'industrie laitière, à l'exploitation agricole sous toutes ses formes; ils verraient qu'il se récolte du blé en certaine partie du Nord-Ouest, que, à l'époque de leur jeunesse, on croyait éternellement environnée des glaces des régions arctiques.

Plus récemment, en 1869, Monseigneur Taché, homme de très haute culture et jouissant d'une réputation enviable, qui avait habité le Nord-Ouest pendant 20 ans, parcouru toute la région depuis le lac des Bois jusqu'aux montagnes Rocheuses, de le frontière américaine au lac Athabaska, et connaissait la région aussi parfaitement que qui que ce fût; en 1869, dis-je, l'archevêque Taché publiait une brochure où il affirmait que le territoire qui comprend aujourd'hui l'Alberta, la Saskatchewan et même le Manitoba, était absolument impropre à l'agriculture. Il déclara sous sa signature qu'on ne pourrait jamais récolter de blé dans les vallées de la rivière Rouge, de la Saskatchewan et de l'Assiniboïa; or, on sait que l'an dernier, il s'est récolté dans ces mêmes vallées au moins 100,000,000 de boisseaux de blé. Monseigneur Taché vécut assez longtemps pour constater jusqu'à quel point il s'était trompé et, en homme loyal qu'il était, il reconnut franchement son erreur.

Sir W. LAURIER.

Bien que cela m'arrive rarement et ne m'arrive jamais pendant une élection, je me fais fort de prédire que le jour n'est pas éloigné où les incrédules que j'ai sous les yeux seront aussi convaincus de leur erreur, mais je me demande s'ils l'avoueront.

Même depuis que nous avons commencé cette entreprise, les évenements ont amplement justifié la politique que nous nous étions tracée il y a près de six ans. Depuis 1903, année où nous avons exposé le projet grandiose de construire une voie ferrée transcontinentale qui passerait au nord des Laurentides, on a découvert dans ces montagnes, à Gowganda et à Cobalt, des minéraux comme on n'en a peut-être jamais trouvé dans aucune autre partie de l'univers. Nous sommes habitués à entendre parler des merveilleuses mines d'argent du Mexique, du Colorado, du Nevada, mais que sont-elles comparativement aux mines d'argent de Cobalt et de Gowganda? Et faut-il supposer que la nature a épuisé ses efforts à ces deux endroits? Faut-il croire que les entrailles de la terre ne récèlent pas d'autres Gowgandas et d'autres Cobalts? Allons donc, la formation géologique à laquelle appartiennent Gowganda et Cobalt mesure des centaines de milles dans toutes les directions, et il est certain que nous trouverons d'autres régions aussi riches. Déjà, on a construit ou l'on se propose de construire des chemins de fer jusqu'à ces concessions minières; déjà des voies ferrées sillonnent le nord et le sud pour se rendre dans ces riches régions. Supprimez le Transcontinental, ces exploitations minières n'auront aucun caractère durable, aucun débouché, tandis qu'autrement un embranchement les reliera au Grand-Tronc-Pacifique, qui se dirige vers l'est et le nord-est, et complètera le réseau.

Ces observations s'appliquent également à d'autres sections du chemin de fer, à celle qui s'étend de la vallée du Saint-Laurent aux Provinces maritimes ou, plus exactement, de Québec à Moncton. C'est cette section qu'on a surtout critiquée en disant qu'elle est d'une inutilité absolue et constitue un gaspillage. J'avoue que j'ai été déçu au sujet du raccourcissement de la distance comparativement au parcours du chemin de fer existant; on a moins abrégé la distance que je l'espérais et que je m'y attendais. En jetant les yeux sur la carte dont mon honorable ami a parlé ce matin, j'éprouve de la déception, je l'avoue. Bien que la distance n'ait pas été abrégée autant que nous nous y attendions, il n'y a pas lieu de regretter notre entreprise. Il est incontestable que la région que le chemin de fer traversera ressemble à celle que j'ai décrite. Elle n'est pas fertile partout, mais elle renferme des terres d'une grande valeur. Toute la partie qui se trouve dans les comtés de Lévis, de Dorchester, de Bellechasse, de Montmagny, de L'Islet, et dans un coin du

comté de Kamouraska vaut autant que la région la plus fertile des townships de l'Est. Elle appartient à la même formation géologique; elle est traversée par la même chaîne de montagne, les Alléghanys. On verra un jour dans cette partie du pays ce qu'on voit aujourd'hui dans les townships de l'Est, à savoir, des fruits, des produits laitiers, des céréales, et des bois précieux; enfin, tout ce dont une population agricole a besoin. Dans les comtés de Kamouraska et de Témiscouata, me dit-on, le sol est plus accidenté. Au Nouveau-Brunswick, les terres sont assez bonnes. A cet égard, je ne saurais mieux faire que de rapporter le témoignage de l'ingénieur, que le président de la commission du Transcontinental a bien voulu me communiquer à ma demande. M. Foss, l'un des ingénieurs, écrit ce qui suit:

Rapport concernant la nature du pays et du sol de cette partie du Nouveau-Brunswick que traverse le Transcontinental.

En général, le sol est assez fertile et le pays est très propre à la culture.

De Moncton à Chipman, du point de départ au 59e mille, il y a environ dix milles de terres en culture; le reste est assez bien recouvert de bois durs et de bois tendres entremêlés, et la plus grande partie du sol est assez bonne. De Chipman jusqu'à l'embranchement Canada-Eastern de l'Intercolonial, du 57e au 97e mille, il y a environ 10 milles de terre en culture; le reste est assez bien recouvert de bois durs et de bois tendres entremêlés, la plus grande partie du sol est assez bonne.

Du chemin de fer Canada-Eastern jusqu'à la Tobique, du 97e au 165e mille, le Transcontinental traverse une région très boisée d'essences tendres dans les terres basses et d'essences dures sur les plateaux. Ceux-ci se composent de bonnes terres arables et les bois durs prendront de la valeur dès que le chemin de fer sera construit. De la Tobique jusqu'à Grand-Falls, du 165e au 197e mille, le Transcontinental traverse environ 12 milles de terres arables ou longe des fermes; sur le reste de la distance, il passe à travers des bois épais et des terres où poussent différentes moissons et qui sont, pour la pluspart très propres à la culture ou à l'élevage des bestiaux.

De Grand-Falls jusqu'à la frontière de Québec, du 197e au 266e mille, principalement dans la vallée du fleuve Saint-Jean, le chemin de fer traverse une région très peuplée et dont le sol est fertile.

Ce rapport est basé sur les connaissances personnelles de l'auteur qui a parcouru presque tout le trajet du chemin de fer au Nouveau-Brunswick.

Le tout respectueusement soumis,

(Signé): C. O. FOSS,
Ingénieur divisionnaire, district A.

Ces renseignements sont aussi satisfaisants qu'ils peuvent l'être. Pourtant, ce n'est pas pour cette raison que nous avons construit cette section du chemin de fer; nous n'avons pas établi le Transcontinental afin de faire progresser cette région. Nous l'avons établi pour des raisons commerciales et patriotiques, parce que nous étions d'avis, je le répète, que le Transcontinental, pour être utile, devrait s'étendre d'un rivage à l'autre.

En 1903, lorsque j'ai exposé ce projet, j'ai énuméré quelques-unes de ces raisons. L'une des raisons que j'ai alors invoquées était le désir de nous affranchir complètement de la nécessité de transiter nos marchandises, nécessité qui nous mettrait à la merci des Etats-Unis. La raison que j'ai invoquée alors a été vivement critiquée; elle l'a été ce matin par le représentant de Toronto-nord et, l'autre jour, par le chef de l'opposition qui a sans doute cru qu'il avait refuté ma thèse, du moins de manière à se contenter lui-même.

Afin de ne pas commettre d'injustice à son égard, je citerai les paroles dont il s'est servi. Je les rapporterai telles quelles avec tout leur piquant:

Six années ont passé depuis et, comme l'honorable premier ministre le sait, nous n'avons pas entendu souffler un seul mot de l'abolition du transit en entrepôt, ce qui fait que les deux tiers du discours de mon honorable ami portant sur ce sujet, n'étaient que du vent et avaient pour but d'excuser une entreprise aussi hâtive et aussi peu étudiée.

Il est bien vrai que depuis six ans, rien n'a troublé nos bons rapports avec les Etats-Unis; mais est-ce là une raison de ne pas nous tenir en garde contre un danger qui existe toujours, même s'il n'est pas toujours imminent? Il est bien vrai que nous n'avons pas eu de querelle avec nos voisins depuis six ans. Il est encore plus vrai—et je m'en réjouis—que nos relations n'ont jamais été plus courtoises et plus amicales qu'elles l'ont été pendant ce laps de temps. Il est également vrai—et j'en suis fier—que, depuis notre avènement au pouvoir—nous n'avons pas eu de différends graves avec nos voisins. Il y a eu de légers malentendus, comme cela arrive parfois dans les meilleures familles, mais il ne s'est pas élevé de conflit sérieux.

Nous n'avons pas eu de démêlés graves avec qui que ce soit, et cependant, nous dépensons chaque année des millions de dollars pour mettre notre territoire à l'abri d'une invasion possible. L'an dernier et depuis quelques années, nous avons dépensé $6,000,000 annuellement. Je n'ai jamais entendu personne critiquer notre conduite à cet égard. S'il m'était permis de faire allusion à un débat antérieur, je rappellerais à la Chambre que le représentant de Nanaïmo (M. Smith) s'est élevé contre les galons et les plumets, mais personne n'a jamais critiqué l'objet de cette dépense.

Bien plus, le député de Toronto-nord, qui, ce matin, s'est servi du même argument, a proposé une motion pour nous engager—pour nous obliger, si c'était possible—à nous mettre en état de dépenser non

seulement sur terre, mais aussi sur mer. Je conviens avec lui qu'il est du devoir de la nation d'avoir et une armée et une marine pour se défendre. Mais, la nation n'est-elle pas également tenue de protéger son indépendance commerciale contre tout empiètement? Voilà quel a été le mobile de notre conduite et, si chaque député nous prend à parti à ce sujet, tant pis pour lui.

Une autre raison qui a porté mon honorable ami à critiquer notre conduite, c'est qu'à son avis—du moins, c'est ce qu'il a déclaré, c'est l'attitude qu'il a prise, ainsi que ses amis, lorsque nous avons exposé notre projet—le chemin de fer que nous construisons entre Moncton et Québec sera complètement inutile, et que les marchandises, rendues à Québec, seront aussi près de Portland que de Saint-Jean. Mon brave ami, le représentant de Victoria-et-Haliburton, partageait ce sentiment. C'est une conduite à laquelle je me serais attendu de la part de tout autre que lui, et j'ai été surpris et scandalisé de lui voir prendre une attitude aussi anti-patriotique. J'espérais qu'il défendrait les intérêts du Canada et qu'il exigerait que le pays possédât une ligne indépendante jusqu'à la mer.

M. HUGHES: Le premier ministre aura-t-il l'obligeance d'indiquer en quelle circonstance j'ai négligé de défendre, directement ou indirectement, les intérêts du Canada? Je ne me suis jamais rendu à Washington et je n'en ai jamais été chassé.

Sir WILFRID LAURIER: J'expliquerai la raison de la question que l'honorable député a posée il y a un instant.

M. HUGHES: J'admirais l'attitude du premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER: On a déclaré que cette ligne ne sera pas utile parce que le Grand-Tronc détournera le commerce de Québec pour le diriger vers Portland. Comme n'importe qui, la compagnie du Grand-Tronc cherche son propre intérêt et, si nous favorisons celui-ci, si nous procurons à la compagnie un meilleur chemin de fer qu'elle ne peut en avoir de Québec à Moncton, elle n'accordera pas la préférence à la plus mauvaise route, j'en suis certain. Il est vrai que la voie ferrée n'est pas aussi bonne que nous l'avions espéré; cependant, nous construisons de Québec à Moncton un chemin de fer dont les pentes, en général, seront de 4-10 de 1 p. 100. Il y a une pente raide dans une direction et une autre dans la direction contraire, mais les trains pourront remonter ces pentes avec une seule locomotive de renfort et d'ailleurs, la distance est courte. Donc, en somme, nous avons un meilleur chemin de fer. Puis, est-ce le seul moyen que nous ayons de retenir le commerce sur notre territoire? Nous avons déjà pris des mesures à cette fin.

Il y a deux ans, cette Chambre adoptait une résolution qui a rallié et l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) et l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), en un mot, la députation toute entière. Cette résolution portait:

Qu'à compter du jour qui sera fixé par le Gouverneur en conseil la préférence anglaise ne s'appliquera qu'aux marchandises apportées au Canada quand ces marchandises seront expédiées par un port canadien.

Voilà une mesure que nous avons adoptée pour contraindre le commerce à venir dans nos ports. Le Parlement n'a pas à cet égard épuisé ses pouvoirs, et, tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est que la question de la confédération n'a pas été traitée du point de vue géographique; elle l'a été pour donner effet à l'idée nationale, à l'idée politique, qui était de fonder sur cette zone du continent américain une jeune nation qui jouirait des institutions anglaises, et tout ce qui barre le chemin à la réalisation de cette idée doit être écarté. Telle est la politique de ce Gouvernement.

Une autre objection que j'ai entendu soulever—pas aujourd'hui, mais il y a quelques années—par mon honorable ami le chef de l'opposition a été que nous ne nous servions pas de l'Intercolonial. Oui, j'ai entendu mon honorable ami le député de Toronto-nord répéter aujourd'hui cette objection. Il a demandé: Pourquoi ne vous servez-vous pas de l'Intercolonial pour pousser le Transcontinental jusqu'aux Provinces maritimes? Pourquoi n'avons-nous pas utilisé l'Intercolonial? Mais, pour la même raison qu'avait le gouvernement conservateur de ce temps-là, pour ne pas utiliser ce chemin et pousser le Pacifique-Canadien jusqu'aux Provinces maritimes. L'histoire est là également qui nous dit qu'au moment où le Pacifique-Canadien, après avoir été porté depuis Callandar jusqu'à Ottawa, depuis Ottawa jusqu'à Montréal, était continué de Montréal à Québec, de grandes influences ont agi auprès du Gouvernement de ce jour-là pour que le nouveau chemin de fer national fût prolongé de Québec aux Provinces maritimes. La pression exercée sur le Gouvernement a été forte, et en même temps elle était légitime. Le Gouvernement, à la fin, a dû céder, mais, pour ce prolongement du chemin de fer national jusqu'au bord de l'Atlantique, a-t-il mis à profit l'existence de l'Intercolonial?

Non, au lieu de cela, on a subventionné une nouvelle ligne allant de Montréal à un port des Provinces maritimes, et cette ligne passait à travers l'état du Maine. Pourquoi a-t-on agi ainsi? Parce que l'on a trouvé que l'Intercolonial ne répondrait pas aux besoins du Pacifique-Canadien. La situation n'a pas changé depuis; ce qui était bon pour le Pacifique-Canadien l'est aujourd'hui pour le Grand-Tronc-Pacifique. Voilà, monsieur l'Orateur, ce qui justifie notre po-

litique, et je crois avoir donné là une réponse suffisante et raisonnable à toutes les objections que l'on a élevées de ce chef.

Une nouvelle objection se présente. On nous dit: Vous vous préparez à faire une faveur à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, vous allez consentir à une modification du marché que vous avez passé avec elle en 1903 et 1904, et il ne serait que juste de lui demander quelque chose en retour. Je vais répéter ce que je disais il y a quelques jours: que par ce prêt nous ne modifions en rien la convention; nous n'apportons aucun changement aux conditions faites à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en 1903-1904. Mon honorable ami le chef de l'opposition dit que la convention n'est peut-être pas explicitement modifiée, mais qu'elle se trouve l'être par voie de conséquence, et mon honorable ami le député de Simcoe (M. Lennox) est allé plus loin—on ne lui reprochera jamais de faire les choses à moitié. Il dit que c'est non seulement une modification, mais une répudiation du contrat.

M. LENNOX: En effet.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami persiste dans son opinion?

M. LENNOX: C'est bien ce que je dis.

Sir WILFRID LAURIER: Si l'idée de mon honorable ami est juste, c'est-à-dire l'idée qu'il a dans l'esprit mais qu'il n'a pas ouvertement exprimée; si ce que nous faisons là est un don purement gratuit fait au Grand-Tronc-Pacifique, mon honorable ami a raison de penser que ce n'est plus une modification mais une répudiation du marché. Pourtant, si au lieu d'être un don, c'est un prêt, si l'argent doit être remboursé, comme je suis sûr qu'il le sera, en quoi la convention sera-t-elle modifiée? Ou comment peut-on dire qu'elle est répudiée? Je connais le raisonnement de mon honorable ami: il conclut à une répudiation du marché parce que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne se serait pas chargée de construire sa ligne avec son capital. Il dit qu'elle a un capital de $25,000,000 qu'elle ne s'en sert pas pour l'exécution de l'entreprise, et, par conséquent, c'est une répudiation du contrat.

Mais, comme je l'ai dit en en 1903, le temps marche, et il nous faut marcher avec l'entreprise. Mon honorable ami croit-il que, dans l'état actuel du marché monétaire, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique puisse aisément trouver des fonds avec ses 25 millions de capital? Pense-t-il que, si elle lançait cette valeur sur le marché aujourd'hui, il lui serait possible de réunir un capital suffisant pour continuer l'entreprise? L'honorable député n'ignore pas que cette valeur, pour le moment, ne trouverait peut-être pas d'acheteurs, et c'est pourquoi la compagnie doit attendre que le monde financier ait eu le temps d'apprécier la valeur de ces actions. Dans des circonstances difficiles comme celles que nous traversons, le seul recours possible de la compagnie était de faire comme l'a fait en 1884 le Pacifique-Canadien, demander au Gouvernement l'appui de son crédit pour lui permettre de trouver l'argent dont elle a besoin. Mon honorable ami (M. Lennox) disait ce matin que cette opération n'avait rien qui ressemblait à celle de 1884. Lui plairait-il de me dire où est la différence? Le Pacifique-Canadien en 1884 s'est trouvé exactement dans la même position que le Grand-Tronc-Pacifique aujourd'hui. Le Pacifique-Canadien n'avait pas pu trouver de l'argent sur le marché, et il s'était adressé au Gouvernement; il lui avait demander son crédit pour lui permettre l'exécution de son projet. J'ai été frappé l'autre jour de certain argument employé par mon honorable ami le député de Grey-nord (M. Middlebro). Dans le but de faire voir combien en 1884 les conventions passées avec le Pacifique-Canadien étaient pour le pays plus avantageuses que ne le sont celles que le Gouvernement d'aujourd'hui fait avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il a énuméré les garanties données à l'époque par le Pacifique-Canadien au Gouvernement, et voici comment il s'est exprimé:

> Dans le cas du prêt à la compagnie du Pacifique nous avions une première hypothèque sur 3,393 milles de chemin valant $50,000, formant un total de $170,000,000. Nous avions 21 millions d'acres de terre à$1.50 l'acre, équivalant à $31,500,000, soit un grand total de $201,500,000.
>
> Pour contrebalancer cela, il n'existait qu'une seule hypothèque de $5,333,000, relativement au "Canada Central" et autres lignes d'embranchement; puis des obligations impayées sur les terres, au montant de $1,123,000, soit une dette globale étant déduite de la garantie, il reste $195,044, de garantie absolue pour l'emprunt de $30,000,000. En outre, nous avions un premier gage ou privilège sur les subventions accordées à la compagnie pour le service postal sur ses steamships, sur les terres d'acquisition postérieure, sur les embranchements qu'elle pourrait plus tard construire, sur les subventions accordées par le parlement fédéral, par le gouvernement provincial ou par les municipalités, ainsi que sur tous les domaines de la compagnie. Je ne crois pas me tromper en affirmant que notre garantie avait une valeur de $200,000,000, comme base de l'emprunt projeté.

Je n'ai pas un mot à dire contre cela, je n'ai pas la moindre chose à relever dans ce que dit là l'honorable député; je crois bien que les garenties offertes dans le temps au gouvernement canadien vaudraient à tout le moins $200,000,000 aujourd'hui. Mais quelles étaient en 1884 les conditions auxquelles le Pacifique-Canadien avait à faire face? C'était une compagnie jeune, composée d'hommes capables

et actifs, et qui cependant, pour obtenir qu'on lui prêtât 30 millions, offrait pour 200 millions de garanties.

Malgré cela, elle avait vainement couru toutes les institutions financières du monde pour y parvenir. L'histoire est là pour nous dire que, ne pouvant rien trouver à Montréal, elle a été à New-York, puis à Londres et à Amsterdam, mais toujours inutilement. Se voyant enfin à bout d'expédients, elle a dû s'adresser au gouvernement canadien, et le Canada a dû lui prêter son crédit pour la tirer de la difficulté où elle se trouvait. Si en 1884 le Pacifique-Canadien n'a pas pu se faire prêter 30 millions nonobstant un gage évalué à six fois ce montant, est-il si extraordinaire que le Grand-Tronc-Pacifique trouve aujourd'hui préférable de demander au Gouvernement l'appui de son crédit, plutôt que de mettre ses valeurs sur le marché dans des conditions aussi désavantageuses. Il me semble que c'est là un raisonnement plein de bon sens et dont mon honorable ami le député de Grey-nord lui-même voudra bien reconnaître la justesse. Il ne devrait pas hésiter, j'en suis sûr, à s'excuser auprès de la Chambre pour certain mauvais raisonnement qu'il a fait, quand, d'autre part, il a su trouver un argument plein de valeur.

Il est vrai que nous n'obtenons pas du Grand-Tronc-Pacifique d'aussi fortes garanties que l'administration de ce temps-là n'en a obtenues du Pacifique-Canadien. Pourtant, si nous avions été à l'égard du Grand-Tronc-Pacifique aussi généreux que l'a été à l'égard du Pacifique-Canadien le gouvernement d'alors, nous aurions peut-être nous aussi où prendre de solides garanties. Si nous avions donné au Grand-Tronc-Pacifique 25 millions d'acres de terre, si nous lui avions donné quelques centaines de milles de chemin déjà établis, si nous avions construit pour lui la section des montagnes et encore la section qui longe le bord septentrional du lac Supérieur, nous aurions pu obtenir de lui de bien meilleures garanties qu'il n'est en mesure de nous fournir aujourd'hui. N'oublions pas cependant que, s'il ne peut pas nous donner sa propre garantie, il nous donne un endosseur, qui est la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, laquelle, je pense, est parfaitement solvable et très capable de répondre du montant que nous allons prêter. C'est une question que j'ai entendu discuter. Je sais qu'il y a de l'autre côté de la Chambre des sceptiques, et je disais tantôt que, tout mauvais que soit le scepticisme, c'est encore le moindre des défauts de nos adversaires. Mon honorable ami le député de Simcoe-sud (M. Lennox) est bien convaincu que ce prêt ne sera jamais remboursé, encore que garanti et par le Grand-Tronc-Pacifique et par la compagnie du Grand-Tronc elle-même. Est-ce que mon honorable ami croit sérieusement que la compagnie du G rand-Tronc fera défaut? Non, il sera fait honneur à ces obligations; elles seront payées jusqu'au dernier sou.

M. LENNOX: Je n'ai jamais affirmé d'aucune façon ni insinué que cet emprunt ne serait jamais remboursé. Mais si l'honorable premier ministre me pose la question, je dirai que l'expérience du passé me laisse des doutes sur ce sujet.

Sir WILFRID LAURIER: C'est précisément ce que je voulais dire. J'étais certain de ce qu'il allait répondre. Je ne suis pas clairvoyant, mais il est facile de lire sa pensée. Nous savons comment il pense, et la conclusion était toute trouvée.

Il n'est qu'une question, à mon avis, qui mérite raisonnablement d'être discutée, et c'est le coût de la ligne. C'est une ligne qui coûte beaucoup plus cher que je ne l'aurais cru pour ma part; mais je demande aux honorables députés de mentionner une seule des grandes entreprises qui s'étendent au delà des opérations ordinaires du jour, et qui n'ait excédé le prix estimé par les ingénieurs. On dirait que les ingénieurs ne conçoivent jamais toute la multiplicité des détails de ces gigantesques entreprises, et presque invariablement l'expérience nous montre qu'il existait des obstacles auxquels ils n'avaient pas songé. Le dernier siècle a été fécond en entreprises géantes, et je crois rester dans les limites du vrai en disant qu'il n'en est pas une seule où les estimations des ingénieurs n'aient été considérablement excédées.

Probablement la plus vaste entreprise conçue dans le dernier siècle est le creusement du canal de Suez. Les ingénieurs estimèrent le coût de l'entreprise à $20,000,000, et les travaux commencèrent en 1859. Ils devaient se terminer en 1864, mais ne furent complétés qu'en 1869, et coûtèrent $80,000,000. En Angleterre, une des grandes entreprises du siècle fut la construction du pont de la Forth, construit par deux des plus brillants ingénieurs de ce pays, le plus avancé, peut-être, dans la science du génie, je veux dire sir John Fowler et sir Benjamin Barker. Le coût estimatif était de $6,000,000 de notre argent, mais l'entreprise complétée avait coûté $10,000,000. Aux Etats-Unis, nous voyons que le pont sur la rivière de l'Est, entre New-York et Brooklyn, a coûté 47½ p. 100 de plus que l'estimation originale. Au Canada, le pont Victoria, un monument de la science du génie civil, une œuvre dont nous avons raison de nous enorgueillir, construit par le savant ingénieur Robert Stevenson, a coûté 35 p. 100 au delà du prix estimatif.

En discutant cette question, le chef de l'opposition a parlé, l'autre jour, du canal

de Panama. Il en a parlé encore tout à l'heure. Il se trouve que le dernier numéro du "McClure's Magazine" qui contient précisément un article sur le canal de Panama, de la plume autorisée du président Taft lui-même. Voici ce qu'il dit à propos du coût de cette entreprise:

Le deuxième détail se rapporte au prix de la construction. Le coût estimatif de l'entreprise, à part le service de l'intérêt pendant la construction, le service de l'assainissement, les dépenses du Gouvernement, et les $50,000,000 payées à la compagnie française et à Panama, était $139,705,200. Le coût estimatif actuel des travaux projetés, sans compter les mêmes services, s'élève à $297,766,000, ou un grand total de $375,000,000.

De sorte que l'estimation actuelle est de 100 p. 100 plus élevée que l'estimation originale, et le canal n'est pas construit. Nous saurons ce qu'il aura réellement coûté quand il sera construit.

Je le répète, le coût du Transcontinental excède ce que nous avions prévu, mais l'honorable ministre des Chemins de fer a donné, je crois, la raison première de cette augmentation. La ligne a été construite sur un plan tout différent de ceux qui servent ordinairement à la construction de telles lignes. Jusqu'ici la plupart des chemins de fer ont été construits à aussi bon marché que possible, avec des pentes raides, des rampes prononcées, des ponts de pilotis et des rails légers. On est obligé de les reconstruire plusieurs fois ensuite sous forme de réparations. Dans le présent cas, la compagnie a cru préférable—et je crois que c'est une sage économie—de construire immédiatement une ligne de première classe au lieu d'une ligne de qualité inférieure, qu'il faudrait reconstruire ensuite deux ou trois fois, comme l'a fait le Pacifique-Canadien. C'est la raison pour laquelle les estimations des ingénieurs ont été excédées. Je ne dis pas cela par voie de palliatif, car quel que soit le prix de l'entreprise, il faut la conduire à bonne fin. Mais je suis fier de dire que tout l'argent a été dépensé honnêtement, sans extravagance. Si nous comparons le prix de notre ligne avec le prix d'autres lignes semblables, nous voyons qu'après tout il n'est pas excessif, mais au contraire, très normal. Un ingénieur de mes amis a compilé pour moi les chiffres suivants, au sujet des autres lignes:

Chemins de fer.	Nombre de milles.	Coût total.	Moyenne du coût par mille.
Southern-Pacific..	9,834	711,000,000	$72,400
Southern..	6,051	293,000,000	48,900
St-Louis et San-Francisco..	6,000	280,000,000	46,600
Atchison, Topeka et Santa-Fé..	9,430	534,176,000	56,600
Great-Northern..	6,636	319,000,000	48,000
Northern-Pacific..	6,284	500,000,000	79,000

On me dit toutefois que le prix de cette ligne, finalement revisé, sera $60,000 par mille et non $79,000.

M. GEORGE TAYLOR: Y compris, je suppose, les actions majorées.

Sir WILFRID LAURIER: Je déduis la majoration, quand je dis $60,000 au lieu de $79,000 par mille. Nous n'avons pas lieu de ne pas être satisfaits quand nous comparons le prix de notre ligne avec celui des lignes qui précèdent. Ces chiffres montrent que le nôtre soutient la comparaison avec avantage à côté des lignes à voie normale.

Avant de terminer, je ferai mention une fois pour toutes de l'assertion qui a été faite un millier de fois tendant à dire que j'ai fixé le prix de la ligne à $13,000,000 en proposant le projet à la Chambre. (Approbations.)

Il est des gens qui affirment sérieusement que j'ai dit que nous allions construire une ligne de l'Atlantique au Pacifique, que nous allions garantir les trois quarts du prix de la division de l'Ouest, et construire nous-mêmes la division de l'Est entre Winnipeg et Moncton, le tout pour $13,000,000. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a répété cela, ce matin, sans rougir ni sourire. Au contraire, il était très sérieux. Bien, s'il n'a pas réussi à tromper personne, il s'est peut-être trompé lui-même, et je n'en suis pas encore trop sûr. J'ai dit, en expliquant le projet, que nous allions construire nous-mêmes la division de l'Est et la louer au Grand-Tronc-Pacifique à 3 p. 100 du coût; que nous allions contribuer à la construction de la division de l'Ouest jusqu'à concurrence des trois quarts du prix, et que sur cette division également nous recevrions 3 p. 100, mais que sur les deux divisions, nous exempterions la compagnie du service de l'intérêt pendant sept ans, et que c'est ce qui représenterait en fin de compte le montant que le public serait appelé à débourser. Je vais lire mes paroles une fois encore à mes honorables amis, non pas que j'espère les voir changer de ton, mais pour voir s'il leur reste un peu de pudeur:

Quand la ligne sera complétée, la compagnie la louera et nous paiera un loyer au taux de 3 p. 100 par année sur le coût de la construction, quel qu'il soit. La même exemption de loyer est également prévue, comme pour l'intérêt, sur la division de l'Ouest. La compagnie sera exempte de loyer pendant sept ans. Pendant trois ans, la compagnie est tenue de payer les recettes et les péages de la ligne, s'ils représentent 3 p. 100, et s'ils ne représentent pas 3 p. 100, alors la différence entre les recettes réalisées; puis les 3 p. 100 seront capitalisés et ajoutés au coût de la construction, et la compagnie devra payer d'autant plus d'intérêt. De sorte qu'ici encore, tout le fardeau de la responsabilité qu'assume le Gouvernement dans la construction de cette division entre Winnipeg et Moncton représente simplement sept ans d'intérêt.

Nous étions tenus d'avancer l'argent, mais tout ce que le Trésor perdait en fin de compte était le service de l'intérêt pendant sept ans, que j'ai estimé à $13,000,000. J'admets

que c'est une erreur, car la ligne va coûter beaucoup plus cher, mais je ne crois pas que l'assertion tendant à faire croire que j'ai fixé le prix de la ligne à $13,000,000 sorte sérieusement du cerveau de personne, bien qu'elle soit sortie des lèvres de plusieurs. Je n'en veux pas à personne cependant sur ce point. Les faits sont là, et je m'en rapporte avec confiance au jugement du public canadien.

L'honorable député a été assez bon de dire que ce chemin de fer sera un monument à ma mémoire. J'avoue que j'apprécie toute la grandeur de ma responsabilité; j'ai fait tout ce que j'ai pu pour faire accepter le projet non seulement par mes collègues, mais par le Parlement et par le public, mais je n'ai jamais songé à m'honorer de cette tâche, quoi qu'on en dise. Mais je dis que l'avenir verra la réalisation de ma politique, et me donnera raison en tout point. Le public ne réalise pas encore tout ce que l'avenir réserve à cette entreprise. Où est l'homme à la Chambre ou hors de la Chambre qui doute qu'elle n'a pas un brillant avenir, et qu'elle n'est pas de grande utilité commerciale et ne remplit pas un besoin absolu et immédiat?

M. CROTHERS: Comme tous les honorables députés, j'ai écouté avec beaucoup de plaisir le discours du très honorable premier ministre. Il a accusé certains honorables députés de la gauche d'être par trop incrédules. Je répondrai que s'il faut s'en tenir non seulement au discours que nous venons d'entendre, mais aux autres déclarations du premier ministre, j'admets pour ma part que j'ai des doutes sur toutes ses déclarations au sujet de cette transaction. Son langage charmant et ses manières engageantes nous porteraient encore à douter s'il fallait s'en tenir à ce discours seulement. Mais ce n'est pas le premier discours éloquent que le premier ministre prononce sur cette question. Il en a prononcé plusieurs sur le Transcontinental national, et sur bien d'autres questions, et je n'ai pas l'intention d'imiter ses longues dissertations, mais de m'en tenir à un ou deux points seulement qu'il a tâché de faire valoir en commençant son discours. Il a dit entre autres choses qu'il était désireux de voir les produits du Canada atteindre les ports océaniques en territoire canadien seulement. Je me permettrai de féliciter le premier ministre de sa conversion à cette doctrine. Il y a à peine quelques années, il arborait le drapeau de la réciprocité illimitée comme sa politique.

Non seulement il voulait à cette époque envoyer une partie de nos produits aux Etats-Unis, mais il plaidait avec éloquence pour que nous les envoyions tous. Je suis très heureux que le très honorable premier ministre soit revenu au bercail et désavoue aujourd'hui ses opinions. Je le félicite de s'être converti au projet d'établir des voies de communication entre l'Est et l'Ouest. Mais nous sommes toujours un peu sceptiques à l'endroit de l'éloquence d'un nouveau converti. Nous savons qu'il est porté à être plus enthousiaste à supporter le poids de la chaleur du jour, et acceptons ce qu'il dit avec plus qu'un grain de sel. Il n'est pas surprenant alors que nous soyons un peu sceptiques. L'autre prétention qu'il a émise est que cette entreprise a reçu en deux circonstances différentes l'approbation non seulement de cette Chambre mais du pays. On me permettra de dire que, dans mon humble opinion, ni les représentants du peuple dans cette Chambre, ni le peuple lui-même n'ont eu l'occasion d'exprimer librement une opinion sur ce projet du Transcontinental national. Quel a été le modus operandi. Le Gouvernement a d'abord signé un contrat avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, sujet à la ratification de cette Chambre. Le leader de la Chambre est arrivé ici avec le contrat tout signé, et la question pour ses partisans était d'approuver le contrat et maintenir le Gouvernement au pouvoir, ou le rejeter et amener la chute du Gouvernement. C'était une question de confiance ou défiance, et les partisans du Gouvernement votèrent non d'après les mérites du contrat, mais pour maintenir leur parti au pouvoir.

Lorsque la question a été soumise à la ratification de la Chambre, le premier ministre a-t-il, monsieur l'Orateur, représenté les faits exactement ou a-t-il même approché quelque peu de la vérité? Je me rappelle des discours éloquents qu'il a prononcés à cette époque. Nous nous rappelons lorsqu'il disait dans cette Chambre qu'il avait des montagnes d'informations. A la page 7680 des " Débats " de 1903, il disait:

> En 1872 le gouvernement canadien a fait faire une exploration systématique et scientifique de toute la région du nord depuis le lac Abittibi jusqu'à l'océan Pacifique. Pendant la période entre 1872 et 1880, vingt-huit expéditions ont été organisées pour explorer et étudier ce pays... M. Marcus Smith, M. Cambie, M. Hunter, M. Gorden, M. Horetsky et plusieurs autres, tous des ingénieurs éminents, ont parcouru ce territoire en tous sens et sont venus à le connaître aussi familièrement que les rues d'Ottawa.

Nous sommes tous fiers du premier ministre, fiers d'avoir un poète comme premier ministre, ainsi que le prouve la dernière phrase que j'ai citée et que ses partisans ont applaudie à outrance.

> Tous ceux qui aujourd'hui voudront prendre la peine de lire les rapports qui sont accumulés dans les archives du département des Chemins de fer connaîtront ce pays tout aussi bien que leur propre maison.

L'honorable premier ministre connaissait donc bien ce pays, que devait traverser le chemin à l'est du lac Abittibi dans la province de Québec, et qu'il disait avoir été

exploré plusieurs fois. Or avec tous ces renseignements concernant le chemin, avec toute sa connaissance du pays comme de sa propre maison ou des rues d'Ottawa, il a dit au peuple du Canada que ce chemin ne lui coûterait que $13,000,000. Ce chiffre ne devait pas être naturellement le prix total de la construction du chemin, mais le montant de l'intérêt que la population du pays aurait à payer. C'est ce que j'ai compris à cette époque et je ne crois pas que le peuple ait été trompé à cet égard.

L'hon. M. PATERSON: C'est cela.

M. CROTHERS: Le premier ministre a dit que si le Canada empruntait des centaines de millions de dollars pour construire ce chemin, nous n'aurions que l'intérêt de l'argent à payer. Je suis surpris qu'avec son éloquence, sa sagacité, ses talents, le premier ministre ne soit pas allé un peu plus loin et n'ait pas prouvé au pays que non seulement le chemin ne lui coûterait que 12 ou 13 millions, mais qu'il ne lui coûterait pas un sou. Pourquoi? Parce que le premier ministre se proposait d'aller en Angleterre pour emprunter l'argent. Il aurait donc pu aller plus loin, et dire au pays qu'il n'aurait pas un sou à payer parce que à la fin de chaque année, lorsque l'intérêt deviendrait dû, il irait en Angleterre emprunter l'argent. Le premier ministre s'est appuyé pour dire que le chemin ne coûterait que 12 à 13 millions de dollars au pays sur les chiffres qui lui étaient fournis par le ministre des Finances qui estimait que la division de l'Est du chemin coûterait $51,-300,000. C'est à ce chiffre que l'on s'était arrêté à la suite de calculs très précis faits par ce grand financier, le ministre des Finances du Canada. Il savait alors, comme il sait aujourd'hui, que ces grandes entreprises coûtent toujours deux ou trois fois plus que l'estimation première, mais tels sont les chiffres qu'il a donnés au pays et ses partisans les ont répétés partout. Cependant le premier ministre ose dire aujourd'hui à cette Chambre qu'il a reçu l'approbation du peuple du Canada.

Je ne veux pas faire d'injure à l'honorable premier ministre ni l'accuser d'avoir intentionnellement affirmé une chose fausse, mais je sais que le Parlement et la population du pays ont été grossièrement trompés par ces déclarations. Je suis surpris du courage du premier ministre quand il vient, après avoir admis aujourd'hui que cette division coûtera au moins $150,000,000, nous dire qu'en 1904 le peuple a approuvé le projet de construction du Grand-Tronc-Pacifique.

Pendant la campagne électorale de 1904 l'honorable premier ministre a visité la province d'Ontario, et son temps était tellement pris pour convaincre la population d'Ontario qu'il était un franc grit, qu'il n'a pas eu le temps de discuter la question du Grand-Tronc-Pacifique. Le "Globe" rapporte de lui les paroles suivantes:

Je suis un franc grit. Non pas un grit indépendant (applaudissements) mais un grit à tous crins, et ceux que mon cœur aime le plus, ce sont les grits comme moi-même; c'est donc en ma qualité de grit que je vous demande à tous, mesdames et messieurs, de donner votre appui à mon ami M. Smith.

Monsieur l'Orateur, rien que de la diplomatie, de l'éloquence, du sceptisisme, du pathos; pas d'appel à l'intelligence, au jugement du peuple, à la conscience publique ou au patriotisme; aucun argument en faveur de la construction du Transcontinental national, mais: Je suis un franc grit, non pas un grit indépendant, mais un grit à tous crins. Par expérience l'honorable premier ministre savait que c'était le meilleur moyen d'atteindre son but. Il aurait pu dire que non seulement il était un franc grit, mais qu'il était un grit fossile, et qu'il faisait appel aux grits fossiles de la province d'Ontario, qu'il faisait appel à leur esprit de parti et non pas à leur jugement, à leur conscience ou à leur amour du pays.

Il est allé ensuite dans la province de Québec. A-t-il parlé dans cette province de ce que le Transcontinental national coûterait? A-t-il fait une description aussi éloquente que celle qu'il a faite aujourd'hui de ce que ce chemin de fer rapportera au pays? S'est-il adressé à la conscience, à l'indépendance et au patriotisme de la population de Québec? Quel est son appel?

Le même sang qui coule dans vos veines coule dans les miennes.

Et monsieur l'Orateur lorsqu'il est arrivé à Ottawa, il a pu lire un compte rendu d'un discours prononcé par son collègue, et la seule chose qui l'a frappé dans ce discours a été les paroles de son collègue touchant l'augmentation des traitements des employés publics à Ottawa. Il a écrit à son collègue une lettre dans laquelle il disait: J'approuve ce que vous avez dit concernant l'augmentation des traitements des employés publics, et je vous donne la permission de le dire.

Monsieur l'Orateur, on aurait pu s'attendre que le premier ministre du Canada, le chef de la nation, celui qui occupe la première place, celui que nous tous admirons, respectons, estimons et vénérons, aurait fait appel à des aspirations plus élevées que celle-là. On aurait pu s'attendre, si son collègue à Ottawa lui demandait d'écrire une lettre de ce genre, qu'il lui aurait répondu: "Non, M. McGiverin, je ne veux pas gagner cette élection par de petits moyens. Je suis premier ministre du Canada, les intérêts du pays, les grandes entreprises dans lesquelles nous sommes engagées sont de plus d'importance que votre succès ou le mien. Je ne veux pas discuter avec

vous dans le moment une aussi petite question que celle de l'augmentation des traitements des employés publics à Ottawa. Il y a de grandes questions nationales en jeu. Mes sentiments, l'intérêt que je porte au peuple de ce pays, mon patriotisme, me forcent à vous dire que je ne m'abaisserai pas à discuter des questions aussi insignifiantes.

Monsieur l'Orateur, après ce que nous avons entendu pendant cette campagne électorale de Québec, Ontario et Ottawa, ne faut-il pas un courage considérable au premier ministre pour venir se vanter que le peuple du Canada a par deux fois approuvé sa politique concernant le Transcontinental national.

Or, ayant à sa disposition ces montagnes d'informations dont l'honorable premier ministre parlait en termes éloquents—parce qu'il est toujours éloquent, nous aimons toujours à l'entendre, nous sommes fiers de lui, fiers de ses manières engageantes et fascinatrices, qui comme je l'ai dit il y a un instant convertissent presque ceux qui siégent en face de lui—or, dis-je, ayant toutes ces informations, tous les renseignements qu'il disait posséder au sujet des différentes parties du pays, et qui lui donnaient du pays une connaissance égale à celle qu'il avait de sa propre maison, et le rendait aussi familier avec les différentes divisions du chemin de fer qu'il l'était avec les rues d'Ottawa, il a dit que la division de l'Est ne coûterait que $51,300,000.

Il a cité aujourd'hui deux ou trois cas où le coût réel d'entreprises publiques a dépassé beaucoup les premières estimations. Je crois que la plus grande différence qu'il a mentionnée était de 100 p. 100. Aujourd'hui on admet que la division de l'Est va coûter $150,000,000. 50 en 150, il y va trois fois. Quel pourcentage cela fait-il? 300 p. 100. J'ose dire, monsieur l'Orateur, que le premier ministre n'est pas capable de trouver dans toute l'histoire des chemins de fer, dans toutes les entreprises modernes de génie civil, un cas où le coût ait dépassé autant les estimations. On nous a dit aussi que l'on racourcirait de 120 à 140 milles le parcours du chemin en lui faisant traverser la province du Nouveau-Brunswick; aujourd'hui on admet que la route ne sera raccourcie que de 29 milles. L'honorable premier ministre nous a dit que l'étude des explorations, des documents et de nos archives l'avait rendu aussi familier avec tout le tracé du chemin jusqu'à la côte du Pacifique qu'avec sa maison ou avec les rues d'Ottawa. L'honorable premier ministre nous a dit que la division des montagnes serait d'environ 600 milles de longueur, et son collègue le ministre des Finances l'a portée à 484 milles seulement.

Le ministre des Finances affirme que la section des montagnes est de 839 milles et dans une lettre que M. Hays lui adressait le 16 novembre dernier, il déclarait que cette section des prairies avait reçu un prolongement de 130 milles plus loin vers l'ouest qu'on ne songeait à le faire à l'époque où fut conclu le traité: or, 839 et 130 donnent 969 milles comme longueur du parcours de ce réseau dans la section des montagnes à cette époque. Cependant, le premier ministre réduit ce parcours à 600 milles, grâce à ses masses de renseignements; puis le ministre des Finances le réduit à 480 milles, grâce à ses masses de renseignemens. Ainsi, monsieur l'Orateur, un des traits les plus décourageants et les plus humiliants de toute cette affaire, c'est l'absolue inexactitude des affirmations formulées par les député de la droite. J'entends par là non seulement l'inexactitude des renseignements qu'ils nous ont donnés primitivement, mais encore celle des renseignements de date plus récente. En votant sur cette question d'une façon intelligente je ne comprends pas que les députés puissent se trouver dans un état d'âme différent de celui décrit par le premier ministre, et c'est celui du scepticisme. Il y a à peine un an, le 13 avril 1908, le ministre des chemins de fer soumettait à cette Chambre un rapport où il est affirmé que la section des prairies coûtera $21,873,000; cela se passait il y a un an à peine. Que voit-on aujourd'hui? On nous affirme aujourd'hui que la somme de $11,000,000 que nous avons réussi à prélever a été entièrement dépensée, à un million de dollars près; les dix millions de dollars prélevés par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sur les garanties données par la compagnie du Grand-Tronc, porteront cette somme à vingt millions; la compagnie du Grand-Tronc doit obtenir $7,000,000 sur la somme que nous avançons actuellement, ce qui porte le chiffre global à $27,000,000 et il y a environ 600 milles du réseau de construits. Quand je vis cette lettre adressée au ministre des Finances, le 16 novembre, je supposai dans ma candeur, et le peuple supposa sans doute qu'on demandait ce prêt de $10,000,000 pour permettre à la compagnie de continuer la construction de la section des prairies jusqu'à la section des montagnes. Citons une ou deux phrases de cette lettre :

Par suite de l'extension de 130 milles donnée à la section des prairies en gagnant l'ouest, on constate qu'il faudra une somme supplémentaire de $10,000,000 pour compléter la section jusqu'à Wolf-Creek qui est la division entre la section des prairies et celle des montagnes. Pour obtenir cette somme supplémentaire, il faudra une nouvelle émission d'obligations, ainsi qu'il est prévu par l'article 34, du traité du 29 juillet 1903... Il faudra obtenir quelque nouvelle mesure législative afin de permettre à la compagnie de se conformer aux stipulations de ces traités relativement à l'émission des obligations destinées à prélever le reste des sommes dont il est besoin...

... en sus du produit de la garantie du Gouvernement, pour le parachèvement de la section des prairies de la division de l'Ouest, et nous désirons obtenir l'assurance que votre Gouvernement à la prochaine session du Parlement présentera cette mesure législative à aussi brève échéance que possible et lui accordera son appui. En pareille circonstance, et vu que le Gouvernement désire que l'entreprise soit poussée avec activité sans aucun retard, nous demandons au Gouvernement de nous prêter aide dans l'utilisation de ces obligations.

Et ainsi de suite. Vers la fin de la lettre, lorsqu'il est question de la somme nécessaire pour le parachèvement de la section des prairies, l'auteur dit:

A mon avis, il importe d'adopter immédiatement les mesures d'urgence qui nous permettront de prendre cette initiative et de parer ainsi aux graves préjudices que causerait au crédit des chemins de fer et du pays l'interruption des travaux.

En lisant cette lettre, on serait porté à conclure qu'on a déjà payé le prix des travaux exécutés et que cette somme de $10,000,000 serait affectée aux travaux de construction qui restent à faire. A mon avis, pareille affirmation est de nature à induire à erreur les représentants du pays et le pays lui-même. A cette époque, il était parfaitement compris que cette somme de $10,000,000 serait affectée à la continuation des travaux jusqu'à la section des montagnes. Or, que nous dit-on aujourd'hui? On nous dit que sur cette somme de $10,000,000, il y a déjà $7,000,000 de dépensé et qu'il ne restera que $3,000,000. En outre, monsieur l'Oratuer, le premier ministre et le ministre des Finances ont admis de concert qu'antérieurement au 26 octobre dernier, on avait entamé des négociations avec le bureau de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi le premier ministre et le ministre des Finances n'ont-ils pas mentionné ce fait, pendant la discussion de ces questions, lors de la dernière grande consultation populaire au pays? Ils ont pensé sans doute que ce prêt de $10,000,000 est chose trop minime et trop négligeable pour qu'il faille la soumettre au peuple canadien? Pourquoi se sont-ils tus à cet égard? Ce silence ne cadre-t-il pas parfaitement avec toute leur attitude sur cette question? Est-ce que le Gouvernement ne semble pas avoir pris pour système bien arrêté de blaguer le peuple au sujet de ce réseau du Transcontinental? Au cours des élections, le ministre des Finances est venu visiter notre province. Ces négociations avaient été entamé avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, mais il n'en a pas été soufflé un mot aux citoyens d'Ontario. Force lui était d'expliquer aux populations de cette province le chiffre si élevé de ses dépenses budgétaires. S'il a exécuté ces grandes dépenses, leur a-t-il dit, c'est qu'il avait en caisse les recettes voulues dans ce but. L'homme le plus prodigue du pays pourrait dire: "Si j'ai fait tant de dépenses, c'est que j'avais le revenu pour y faire face." L'enfant prodigue aurait pu dire: "J'ai gaspillé les biens que mon père m'avait donné, en me livrant à la débauche, et cela parce que j'avais de quoi subvenir à ces prodigalités." Mais l'heure sonna bientôt où il aurait désiré se nourrir des cosses données en pâture aux pourceaux, mais personne ne lui en donna.

Et cependant, en dépit de ces faits, voilà que le premier ministre dit à la Chambre et au peuple canadien qu'il doivent approuver ce prêt de $10,000,000 et il ajoute que dans deux ou trois circonstances antérieures, ils ont déjà approuvé la chose; il s'écrie que son âme plane à de telles hauteurs qu'il ne songe actuellement qu'à empêcher nos produits de s'acheminer vers les Etats-Unis, car il est revenu à de meilleurs sentiments depuis son avènement au pouvoir; il y a quelques années, il avait arboré les couleurs de la réciprocité illimitée, déclarant qu'elles flotteraient au mât, tant que l'heure de la victoire n'aurait pas sonné. Pour mon propre compte, je l'avoue, je suis sceptique. D'ailleurs, la conduite tenue par ces messieurs en 1903-1904, et les déclarations faites à cette époque et si souvent répétées depuis pourraient faire du plus fervent croyant le sceptique le plus prononcé.

M. R. L. BORDEN (Halifax): Monsieur l'Orateur, avant que ce bill subisse sa troisième épreuve, je désire présenter à la Chambre quelques courtes observations sur la proposition qui nous est soumise. Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a fait allusion au prétendu scepticisme des députés antiministériels à l'égard des ressources du pays et il a répété le cri de perroquet qui a résonné dans tout le pays, à la tribune populaire chaque fois qu'un orateur libéral y pérorait: c'est qu'en 1903-1904, le parti conservateur s'est opposé au projet du Transcontinental. Je m'inscris en faux contre cette affirmation et d'autres allégations similaires. Nous avons alors déclaré que le parti conservateur, qui a victorieusement fait aboutir, par le passé, le projet de construction d'un réseau transcontinental a toujours prouvé qu'il avait alors le courage qui le distingue encore et qu'il nourrissait et nourrit encore ces sentiments de foi et de parfaite confiance dans les ressources de ce pays, sentiments que doit éprouver et manifester tout citoyen canadien, véritablement patriote. J'ai été quelque peu étonné de l'audace dont a fait preuve le premier ministre en faisant allusion au scepticisme du parti conservateur touchant les ressources du pays. Cela indique que chez le premier ministre la nervosité s'accentue avec l'âge, et y gagne en force et en vitalité.

L'hon. M. PATERSON: C'est là une bonne chose.

M. R. L. BORDEN: Sans doute, mais il y avait d'autres choses auxquelles on trouvait matière à critique, par le passé, alors que les messieurs qui occupent aujourd'hui les ban-

quettes ministérielles s'écriaient à la tribune populaire que ce pays de l'Ouest ne valait rien et que ce serait un gaspillage des deniers publics; qu'il ne valait pas la peine qu'on y construisît un chemin de fer. Je vois que le ministre des Douanes fait un signe de dénégation. A-t-il jamais pris la parole pour s'inscrire en faux contre ses chefs, quand ils faisaient pareille affirmation? Le ministre a-t-il jamais pris la parole pour infliger le démenti à son chef, lorsqu'il faisait pareille affirmation dans cette enceinte législative et à la tribune politique, dans toute l'étendue du pays? Quand ces mesiseurs viennent aujourd'hui nous reprocher notre scepticisme à l'égard des ressources du Canada, ils font preuve de plus de forfanterie que de discrétion.

Ce que nous avons blâmé, monsieur l'Orateur, c'est la précipitation qu'ils ont apportée dans l'adoption de ce projet. Ils nous ont déclaré qu'ils avaient des masses de renseignements. Le premier ministre affirme qu'il est forcé d'avouer aujourd'hui que ses calculs relativement au coût du réseau ont été dépassés et il a essayé d'étayer son argumentation sur le canal de Panama, le canal de Suez et divers réseaux de chemins de fer aux Etats-Unis. Je tiens à dire au premier ministre que tout à côté du Grand-Tronc-Pacifique dans l'Ouest canadien il existe un autre réseau desservant la même contrée et les mêmes populations. Il s'agit du chemin de fer canadien du Nord; je suis en bon lieu de croire que le prix de construction de ce réseau a été de moitié inférieur au prix payé pour le réseau en discussion. Désire-t-il s'adresser aux Etats-Unis d'Amérique pour établir la comparaison? A-t-il jamais entendu parler du réseau des chemins de fer de Pennsylvanie. Il ne s'agit pas ici d'actions majorées. La discussion roule sur la valeur réelle des actions de chemin de fer au pays. Je veux lui mettre sous les yeux un rapport que m'a transmis le député de Simcoe-nord (M. Currie). C'est le rapport dressé par les commissaires de l'association britannique du commerce du fer relativement à la situation industrielle et à la concurrence existant aux Etats-Unis, ce rapport ayant été publié en 1902. Dans ce document il est question de quelques chemins de fer des Etats-Unis et on y traite surtout du réseau des chemins de fer de Pennsylvanie, un des plus grands réseaux de chemins de fer du monde entier, probablement celui dont la construction est la plus parfaite et la plus moderne sur ce continent. D'après ce document, ce chemin de fer a coûté £3,300 par mille, soit moins de $16,500 et le coût du terrain par mille a été de £1,155. Tout le monde le sait en ce qui concerne la construction de ce Transcontinental, le coût de l'emplacement de la voie est une considération infiniment moins importante, parce que d'un bout à l'autre

l'emplacement de la voie n'a pour ainsi dire rien coûté.

De plus, le coût de l'outillage du Pennsylvanian Railway a été de £2,400 par mille. Il est vrai que la capitalisation de ce chemin de fer est excessive étant d'environ £18,000 par mille mais nous discutons aujourd'hui le coût de la ligne et non la capitalisation.

M. CONMEE: L'honorable député veut-il indiquer la date de ce rapport?

M. R. L. BORDEN: 1902. Mon très honorable ami a parlé du discours de mon honorable ami de Toronto-nord et a dit qu'il avait parlé de quelques projets hybrides. Autant que je puis m'en rendre compte, le seul projet hybride auquel il ait fait allusion a été la proposition du Grand-Tronc-Pacifique telle qu'elle a été présentée d'abord. Le premier ministre a dit que le projet de chemin de fer transcontinental national pour lequel ce pays a payé ou donnera une contribution en argent et en crédit, peut-être de $225,000,000 ou $250,000,000 et qui a son port d'hiver, autant que je peux m'en rendre compte actuellement, aux Etats-Unis et non pas dans les limites du Canada? C'est une question sur laquelle j'attirerai de nouveau l'attention de la Chambre, à qui je demanderai de vouloir bien la prendre en considération par le moyen d'une résolution que je lui présenterai.

Mais mon très honorable ami s'est surpassé lui-même quand il en est venu à parler du privilège de transit. La considération principale qui a été présentée à la Chambre par le très honorable ministre en 1903, a été l'imminence d'un danger qui pouvait résulter de l'abrogation possible ou probable par le gouvernement des Etats-Unis du privilège de transit. Il a admis aujourd'hui que nous n'avions pas entendu beaucoup parler de l'abrogation du privilège de transit depuis qu'il avait prononcé son fameux discours en 1903, mais il persiste néanmoins à affirmer que le Canada a été sauvé d'un grand danger qui le menaçait par la mesure qu'il a adoptée à cette époque. Permettez que je pose trois questions au très honorable premier ministre. L'Intercolonial existait-il oui ou non, avant le 30 juillet 1903? L'Intercolonial? est-il ou n'est-il pas construit entièrement sur le territoire canadien? L'Intercolonial communique-t-il on ne communique-t-il pas à Montréal avec le réseau du Pacifique-Canadien? Ce sont là trois questions pertinentes que j'ai le droit de poser aux très honorable premier ministre, et qui ont trait à l'essence même de son argument que les $30,000,000 ou les $35,000,000 dépensés sur le Transcontinental national, de Québec à Moncton, ont rendu un service réel quant aux privilèges de transit.

Le résultat net de tout cela, monsieur l'Orateur, c'est que le Canada a été sauvé

de ce terrible danger relatif aux privilèges de transit par la construction d'une ligne de chemin de fer au prix de $30,000,000 et qui économise 29 milles sur la distance entre Québec et Moncton. C'est ainsi que d'après le très honorable premier ministre le Canada a été sauvé des dangers qu'il a signalés en 1903 et dont il a parlé de nouveau cet après-midi. L'absurdité peut-elle aller plus loin? L'Intercolonial est en entier sur le territoire canadien. D'après la déclaration du ministre des Chemins de fer, durant cette session, l'Intercolonial désire et a besoin de tout supplément de trafic que l'on peut lui donner, mais le très honorable premier ministre persiste à dire que nous avons été sauvés d'un terrible danger par le simple fait que nous avons raccourci de 29 milles la ligne entre Québec et Moncton. Le très honorable premier ministre a de plus affirmé qu'en 1903 j'avais déclaré que la ligne entre Québec et Moncton était complètement absurde et inutile. Je n'ai pas fait une déclaration semblable. Je n'avais pas alors suffisamment de renseignements pour me permettre de juger d'une façon ou de l'autre ni de parler des résultats, pas plus, comme les résultats l'ont montré, que le très honorable premier ministre ne possédait de tels renseignements à cette époque. Ce que j'ai dit alors et ce que je répète maintenant, c'est ce qui suit :

Quant à mon attitude relativement à la ligne Québec-Moncton, je dis que si l'on peut trouver une ligne préférable et plus courte entre Rivière-du-Loup ou tout autre endroit sur l'Intercolonial et Moncton, une ligne qui donnera aux villes d'Halifax et de Saint-Jean et aux Provinces maritimes en général une meilleure occasion de se procurer le trafic de l'Ouest qu'elles ne l'ont actuellement, j'approuverai sa construction. Mais je ne l'approuverai pas dans le but qui est prévu par le bill. J'appuierai cette construction comme faisant partie de l'Intercolonial. Je n'ai aucune confiance dans la construction de cette ligne préférable et plus courte avec l'intention de la céder au Grand-Tronc-Pacifique ou à toute autre compagnie, mais j'ai foi dans sa construction et son maintien pour la donner au chemin de fer de l'Etat. C'est la position que je prends et je suis prêt à la discuter dans les Provinces maritimes ou partout ailleurs.

J'ai continué à exprimer l'argument, mais je n'ennuierai pas davantage la Chambre en faisant une citation plus longue. Mon très honorable ami a aussi parlé d'une résolution adoptée par la Chambre, il y a quelques sessions relativement aux marchandises admises au Canada et invoquant la préférence britannique, mais je lui dirai que si la déclaration de son ministre des Chemins de fer doit être prise pour ce qu'elle vaut et si l'Intercolonial a besoin de tout le trafic qu'il peut recueillir, il est plutôt amusant de voir que le très honorable premier ministre n'a pas mis en pratique immédiatement ce système et donné à l'Intercolonial une occasion plus favorable qu'il n'en a aujourd'hui de se procurer ce trafic.

Le très honorable premier ministre nous a dit que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne pouvait rien emprunter sur son capital, mais je lui rappellerai que si le Pacifique-Canadien en 1882, en face de la dénonciation du projet qui était faite par le parti libéral à l'époque, à un moment où cette grande de l'Ouest était inconnue, quand ce territoire était inaccessible, quand la population du Canada et du monde en général n'avait pas cette foi et cette confiance qui existe aujourd'hui dans le Nord-Ouest; si le Pacifique-Canadien, dis-je, a pu à cette époque faire que les promoteurs de l'entreprise ont accepté son capital à 25 cents pour un dollar et ensuite à 50 cents pour un dollar, il est assez curieux, pour ne pas dire plus, que dans les jours présents, quand le pays a été peuplé d'une quantité très considérable d'habitants, quand on a déclaré que cette entreprise donnerait des bénéfices, au moment même où elle commencerait à transporter des marchandises, c'est, je le répète, une chose remarquable que les promoteurs n'aient pas placé un dollar de leur argent dans la construction de ce chemin de fer, mais dépendent absolument de l'émission d'obligations, d'argent emprunté avec la garantie du Gouvernement, et de la compagnie du Grand-Tronc. Le très honorable premier ministre a aussi parlé des 25,000,000 d'acres de terre octroyés par le gouvernement du Canada au Pacifique-Canadien, mais il a très discrètement omis de mentionner que le Gouvernement dont il faisait partie a offert une plus grande quantité de terres dans le but de construire ce chemin de fer et qu'il n'a pas été capable de le faire construire.

Si pour un moment, j'abandonne le discours de mon très honorable ami et si je passe immédiatement à ce qui me vient le plus immédiatement à l'esprit, je reconnais, comme je l'ai déjà dit, que cette entreprise dans laquelle on a dépensé beaucoup d'argent, à la fois dans l'est et dans l'ouest du Canada, doit être achevée et que ce serait un malheur s'il se produisait un arrêt dans les travaux. Mais nous devons considérer le but de cette entreprise et ce but est nettement expliqué par la convention de 1903, dans les termes suivants:

Considérant qu'il est dans l'intérêt du Canada qu'une ligne de chemin de fer, dans le but de procurer l'échange le plus direct et le plus économique entre l'Est du Canada et les provinces et les territoires à l'ouest des Grands Lacs, d'ouvrir et développer la zone septentrionale du Dominion, de promouvoir le commerce intérieur et extérieur du Canada,

et de développer l'industrie dans les différents ports canadiens, soit construite et administrée pour être un chemin de fer national destiné à servir de grande artère de communication à travers le Canada d'un océan à l'autre et exclusivement en territoire canadien.

Je n'ai pas besoin de parler davantage du fait que les paragraphes 42 et 43 de cette convention disent nettement que le gouvernement du Canada a accordé de l'aide à cette entreprise dans le but exprès d'encourager le développement du commerce canadien et le transport des marchandises au moyen d'une voie canadienne, jusqu'à des ports canadiens. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'est engagés à remplir cette condition et à faire tous ses efforts pour la mener à bien. Mais d'abord la méthode que le Gouvernement a cru devoir employer pour arriver à ce résultat fut de choisir une compagnie qui avait son port principal d'hiver aux Etats-Unis. C'est un aspect assez extraordinaire de toute cette entreprise. Le but de cette aide énorme qui a été accordée par le Gouvernement étant de construire nos ports d'été et d'hiver sur le sol canadien, il semble remarquable qu'une compagnie ait été choisie quand elle a des ports d'hiver aux Etats-Unis.

Je dis cela sans aucune prétention de nuire à la compagnie du Grand-Tronc. Elle a à tenir compte de ses propres intérêts commerciaux; elle a construit ses installations à Portland, où elle a d'énormes intérêts, où elle dépense des sommes considérables et je ne blâme pas la compagnie du Grand-Tronc pour les efforts qu'elle fait, afin de conclure la meilleure convention qu'elle a pu avec le Gouvernement ou avec n'importe qui relativement à ces entreprise commerciales. Mais la difficulté première, une difficulté dont le Gouvernement et le pays ne pourront jamais se débarrasser, c'est que la compagnie choisit pour aider le Gouvernement à exécuter cette entreprise, est une compagnie qui a ses ports d'hiver aux Etats-Unis et non pas au Canada. Un autre caractère de cette entreprise, sur lequel on peut attirer l'attention, c'est que l'entreprise ne devait pas être mise à exécution au moyen d'une convention avec la compagnie du Grand-Tronc. Si cette compagnie avait été partie à la convention, elle eut été obligée par l'opinion publique au Canada comme tout gouvernement qui aurait conclu une telle convention aurait été forcé d'accepter des stipulations effectives à utiliser des ports canadiens pendant les mois d'hiver. Mais cela n'a pas été fait. Ce fut la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique seule qui a conclu la convention relativement au développement du commerce canadien par l'entremise d'une voie de transport canadienne. Un autre caractère distinctif a été que les promoteurs n'ont pas été obligés de débourser de l'argent dans l'entreprise, mais ont pu construire la ligne en émettant des obligations—je parle de la division Ouest—garanties par la compagnie du Grand-Tronc et par le Gouvernement, tandis que le Gouvernement s'est chargé entièrement de pourvoir aux finances de la construction et de la division Est.

Pour cette entreprise, il y a eu un drainage énorme des ressources de notre pays. Son but est de transporter le trafic considérable et qui va en augmentant, depuis l'Ouest jusqu'aux ports canadiens, au lieu de le laisser conduire aux ports des Etats-Unis. Et pourtant, quel sera le résultat inévitable de la situation dont j'ai déjà entretenu la Chambre?

Mon très honorable ami a dit qu'il avait proposé cette entreprise au peuple canadien d'un cœur ferme. Lui présente-t-il aujourd'hui avec un cœur ferme le danger éminent que tout ce trafic sera transporté aux ports d'hiver de Portland, au lieu de Saint-Jean et d'Halifax? Est-ce dans ce but que la population du pays a fourni son argent et a engagé son crédit jusqu'au montant de $250,000,000.

Quelle réponse le très honorable premier ministre a-t-il faite quand je lui ai posé cette question dans les termes les plus précis, il y a quelques jours? Quelle réponse a-t-il faite quand l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) la lui a posée aujourd'hui, et lui a demandé ce qu'il allait faire à ce sujet? Il m'a répondu que la disposition devrait être adoptée, et il a répondu à l'honorable représentant de Toronto-ouest en prenant la tangente. Le tronçon reliant Winnipeg à l'embranchement de Port-Arthur sera cédé à bail, et les marchandises à provenance de l'Ouest seront transférées au chemin de fer du Grand-Tronc, lequel dans les conditions actuelles sera à même durant les mois d'hiver de le transporter à Portland plutôt qu'à Saint-Jean ou Halifax. Le très honorable premier ministre nous dit que, pour le règlement de cette question, il va choisir une occasion plus favorable, le moment où le tronçon reliant Winnipeg à l'embranchement de Port-Arthur sera cédé à bail à cette compagnie. J'ai déjà fait observer que les conditions de ce bail sont réglées d'avance, que tout bail d'une partie de la ligne ne doit pas imposer à la compagnie des conditions plus onéreuses que celles imposées par le bail de la ligne tout entière. J'ai fait observer de plus que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est libre d'accepter ou de ne pas accepter le bail d'aucune partie de la ligne. Est-on en mesure de réfuter mon affirmation, que dans ces conditions le trafic sera infailliblement dirigé sur Portland durant les mois d'hiver. Le très honorable premier ministre dit que l'insertion d'aucune stipulation nécessaire liant le Grand-Tronc serait une

modification du marché, et il a déclaré aujourd'hui que sa proposition n'implique aucune telle modification. A cet égard, il nous est permis de différer de lui; et je m'en tiens à mon opinion que, s'il n'y a pas eu modification formelle des stipulations du contrat, cette proposition du ministère implique une modification de ce contrat. Mais si j'accepte l'assurance donnée par le très honorable premier ministre à cet égard, alors il s'expose à cette réponse que, si sa proposition n'est pas une modification des conditions du marché, ce ne serait pas davantage une modification d'insister pour que le Grand-Tronc se lie par quelque stipulation efficace.

Cette compagnie n'est pas partie au contrat, et dès lors, insister pour qu'elle contracte quelque engagement de cette nature, ce ne serait pas, d'après le raisonnement du très honorable premier ministre, modifier les conditions du marché, et on ne saurait s'en excuser de ce chef. Il me paraît donc que le temps est venu d'agir pour le Gouvernement; et comme il ne semble pas disposé à prendre d'initiative dans l'intérêt des ports maritimes du Canada, je vais proposer l'adoption d'un projet de résolution à cet effet. M. Blair, en cette Chambre, en 1903, a fait observer, et à bon droit, qu'à une époque future, la dépense qu'il estimait dans le temps à $15,000,000, et qui aujourd'hui atteint le chiffre de $30,000,000 ou $35,000,000, serait considéré comme imputable sur le développement des transports dans les Provinces maritimes. Mais les habitants des Provinces maritimes seront d'avis que cette dépense ne doit pas leur être imputée, lorsqu'ils auront découvert que cette grande voie nationale transcontinentale va servir à écouler les produits de l'Ouest canadien vers Portland, plutôt que vers les ports des Provinces maritimes.

Ce sera le resultat le plus clair, et c'est un résultat que le très honorable premier ministre voit d'un cœur ferme. Je ne pense pas que les habitants des Provinces maritimes envisagent ce résultat d'un cœur ferme, d'un cœur content; ils se déclareront hautement contre des propositions qui tendent à perpétuer pareil état de choses. Aussi, monsieur l'Orateur, je propose:

Que l'objet relatif à la 3e lecture soit rayé, et que ledit projet de loi soit renvoyé devant le comité général de la Chambre avec pouvoir de le modifier par l'addition de stipulations obligeant effectivement la compagnie du Grand-Tronc, aussi bien que la compagnie du Grad-Tronc-Pacifique, à remplir les conditions auxquelles il a été accordé de l'aide à cette entreprise, à savoir: le développement du commerce par les voies canadiennes et les ports maritimes canadiens et interdisant le détournement du trafic canadien vers des ports étrangers, sauf les cas où l'expéditeur lui-même a indiqué d'avance tel intinéraire à suivre.

M. J. CONMEE (Thunder-Bay et Rainy-River): Monsieur l'Orateur, je ne me proposais pas de prendre à ce débat; mais il a été fait par certains honorables députés de la gauche des observations qui sont en désacord complet avec ma conception de cette entreprise, et hostiles à la proposition d'accorder ce prêt dans les circonstances qui ont été soumises à la Chambre. On a allégué que le chemin de fer du Pacifique-Canadien ou le Nord-Canadien offre autant de garanties que le Grand-Tronc-Pacifique au point de vue militaire, relativement aux communications entre l'ouest et l'est. L'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) a dit que le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas le chemin le plus avancé vers le nord, que certaines autres voies ferrées se projettent plus loin vers le septentrion et que dès lors, ce transcontinental n'est pas aussi bien situé pour des fins militaires ou pour rendre service au pays dans le cas de nécessité que certaines lignes déjà établies.

Or, si l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) est d'habitude très logique et très bien renseigné à l'égard de tout sujet qu'il discute, je ne pense pas qu'il se soit rendu justice à lui-même par la manière dont il a discuté cette question-ci; car je suis persuadé que s'il s'était lui-même pleinement renseigné quant au parcours des diverses lignes de chemins de fer dont il a parlé, il n'aurait pas cherché à faire le moindre rapprochement au point de vue stratégique entre les situatians respectives du Pacifique-Canadien et du Transcontinental national. Quelles sont les conditions? On s'est écrié: Comment, le Transcontinental est à partance d'Halifax, de Québec, de Winnipeg, et ainsi de suite sur toute la largeur du pays. C'est vrai, mais il est vrai également que, de Québec à Winnipeg, son tracé est situé beaucoup plus au nord que celui du Pacifique-Canadien, et c'est bien la principale artère de communication entre l'Est et l'Ouest. C'est le centre de concentration entre l'Est et l'Ouest, et on ne saurait en faire abstraction dans les calculs que l'on fait au point de vue du maintien des communications entre l'Est et l'Ouest, dans l'hypothèse où nous serions entraînés dans une lutte avec nos voisins de la république américaine. Voici quelles sont les conditions: le chemin de fer du Pacifique-Canadien sur une distance de 250 milles borde la rive septentrionale du lac Supérieur. Je ne me pose pas ici en tacticien, loin de là, mais je connais assez la tactique militaire et les entre l'Est et l'Ouest en temps de diffimer que comme moyen de communication entre l'est et l'ouest en temps de difficultés, le Pacifique-Canadien est absolument sans valeur. Contre un ennemi le moindrement puissant, cette ligne serait

impossible à défendre. Elle pourrait être attaquée sur cent points, une nuit ou l'autre, claire ou ténébreuse, sans crainte d'erreur de la part de ceux conduisant l'attaque, mais dans des conditions très périlleuses pour ceux chargés de la défense; de sorte qu'au point de vue militaire la position serait difficilement tenable.

Le Nord-Canadien n'est pas encore construit; son tracé sera plus loin vers l'intérieur que celui du Pacifique-Canadien, mais après tout, s il n'est pas changé, il va se trouver à passer à une faible distance du rivage du lac, tandis que le Transcontinental passe à certains endroits à 200 milles au nord, et nulle part à moins de 150 milles au nord. A mon avis, notre Gouvernement a raison de dépenser jusqu'au dernier dollar que coûtera cette ligne de chemin de fer, ne sera-ce que pour cette simple raison que le Canada de ce chef sera mieux en mesure de défendre sa liberté et ses droits nationaux en cas d'attaque. Mais ce n'est pas là le seul objectif de la construction de ce chemin. L'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) a dit que le chemin de fer était à partance de Québec. On me permettra de faire observer que Québec fournit un point de départ assez sûr. Il n'existe pas sur le continent d'endroit mieux fortifié, et dès lors on peut dire que c'est un excellent point de départ pour le chemin de fer au point de vue de la défense nationale. Puis, si l'on considère l'âpre pays qui sépare Québec de Winnipeg, et la nature de ses conditions physiques, on reconnaîtra qu'il n'y a pas de nation au monde qui puisse en évincer le peuple canadien, s'il prend le parti de tenir tête à l'ennemi.

Il est d'autres arguments avancés au cours de ce débat que je ne saurais accepter. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et l'honorable chef de la gauche (M. Borden) ont à plusieurs repriess fait observer que l'arrangement qui a été conclu présente un point faible, vu qu'il existe un embranchement d'à peu près 200 milles de longueur reliant Fort-William et Port-Arthur au Transcontinental; et ils ont allégué que des marchandises dirigées sur Fort-William et Port-Arthur par le Transcontinental iront ensuite aboutir par le chemin de fer du Grand-Tronc à des ports des Etats-Unis. Je ne saurais l'admettre. Quand les marchandises ont atteint Port-Arthur et Fort-William elles ne font pas nécessairement partie du trafic du Grand-Tronc-Pacifique ou du Grand-Tronc. Elles font partie du trafic général.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien, très bien.

M. CONMEE: Elles font partie du trafic général des compagnies de transport et elles y prendront chacune leur part. Le Pacifique-Canadien est loin de transporter directement à destination toutes les marchandises qu'il livre à ces ports aujourd'hui; et il en sera de même du Grand-Tronc-Pacifique une fois construit. Qu'on me permette de faire le contraste entre ce point de vue et celui auquel se placent les honorables députés de la gauche. Il aurait mieux valu, disent-ils, de permettre au Grand-Tronc de construire une ligne de chemin de fer à partir de North-Bay jusque dans les prairies de l'Ouest et d'exécuter ainsi l'entreprise dont ces honorables députés continuent de se dire entichés. Mais où le trafic irait-il ensuite? Si le Grand-Tronc-Pacifique transportait ces marchandises sur sa ligne principale jusqu'à North-Bay, par le moyen de ses ramifications avec le réseau de l'Est, nous ne serions pas mieux à même d'empêcher absolument l'expédition de ces marchandises par les voies américaines dans l'intérêt de sa propre ligne que nous ne le serions dans le cas auquel j'ai fait allusion. Il y a cette autre alternative que, durant les mois d'hiver, les marchandises peuvent être expédiées, non pas à l'extrémité du lac, mais par la ligne du Grand-Tronc aboutissant à Montréal, Québec et autres points du Canada; et cette partie du trafic peut-être dirigée vers des ports des Etats-Unis. Je ne l'admets pas. L'observation peut avoir du vrai; je ne prétends pas qu'il faille négliger de s'en occuper; mais comment ces honorables députés peuvent-ils prétendre que dans ces circonstances il y a plus de risque de voir les marchandises dirigées sur les ports des Etats-Unis que dans le cas où la communication se ferait à North-Bay, au lieu de Québec ou Montréal. Je ne comprends pas cette manière de raisonner; je ne pense pas que les conditions du trafic permettent d'invoquer un tel argument. La prédiction relative au tronçon de l'Est a été discuté antérieurement. D'honorables députés de la gauche prévoient un déficit, prévoient que la section de l'Est ne donnera pas de bénéfices. Ce n'est pas la première fois que nous entendons pareilles prédictions.

Je me rappelle que, lorsque le chemin de fer Pacifique-Canadian a proposé de construire un embranchement de Toronto à Montréal, beaucoup de gens ont prédit que le chemin de fer ferait banqueroute, qu'il ne donnerait jamais de profits; mais nous avons vu qu'il en donne; il fait aujourd'hui de bonnes affaires et il n'a pas détruit le chemin de fer Grand-Tronc. On prétendait alors que c'était se montrer injuste envers le Grand-Tronc que de construire une ligne parallèle à la sienne, et que les deux lignes ne donneraient rien à leurs actionnaires et empêcherait le capital de venir en ce pays. J'ai entendu ces arguments sur les tréteaux politiques, mais ces sombres prédictions ne se sont pas réa-

lisées. Cette ligne a fait de bonnes affaires depuis sa construction. Les annales des chemins de fer et du transport démontrent que ces lignes de chemins de fer non seulement engendrent du trafic mais créent une telle prospérité, un tel développement, une telle augmentation des produits et des moyens de voyager de la part des habitants de la région circonvoisine, que la construction d'une ligne, même parallèle à une autre ligne, vient en aide à celle-ci. Laissez-moi vous citer un cas de cette nature. Le chemin de fer qui rapporte le plus sur ce continent, et même plus que ceux du continent européen, est la ligne de ce chemin de fer qui est parallèle à la voie de transport la moins coûteuse, je veux parler du New-York Central qui, sur un parcours de 440 milles, est parallèle au Canal Erié, virtuellement depuis les rives des Grands lacs jusqu'à la ville de New-York. Pourquoi cette ligne est-elle la plus profitable? Ce n'est pas une ligne à simple voie. Elle a quatre voies et fait plus d'affaires, comparativement à son parcours, que toute autre ligne au monde. Elle fait concurrence au Canal Erié, qui est la ligne de transport la moins coûteuse conduisant au port océanique de New-York. Les gens qui habitent dans le voisinage peuvent tirer plus d'argent de leurs efforts grâce à l'existence de cette voie économique de transport. Ils peuvent en conséquence consacrer plus d'argent aux voyages, au commerce, et tout cela contribue au succès d'un réseau de voies ferrées.

M. R. L. BORDEN: Alors, est-ce que mon honorable ami est en désaccord avec l'argument que j'ai entendu soutenir par plus d'un ministre des Chemins de fer à l'effet que les mauvais résultats du chemin de fer intercolonial sont dus en partie au fait qu'il lui faut lutter contre la concurrence du transport par eau?

M. CONMEE : Je n'admettrais pas cela si la ligne de chemin de fer était, sur un long cours, parallèle à la ligne de communication par eau, par exemple à partir d'une tête de ligne, d'un point de concurrence. S'il y avait une route par eau faisant un détour, le long duquel la population ne contribuerait pas au trafic du chemin de fer, alors le trafic par eau ferait sans doute concurrence au chemin de fer et lui ferait peut-être tort; mais si le chemin de fer est parallèle à une route par eau un tant soit peu rapprochée, où la même population peut contribuer aux deux entreprises, je prétends, et l'histoire du monde entier le prouve que c'est le chemin de fer qui rapporte le plus. Il en est ainsi en Europe. Les chemins de fer parallèles au Danube, qui offre la route navigable la moins coûteuse de l'Europe, sont les chemins de fer les plus profitables de tout le continent européen. Une très haute autorité aux Etats-Unis, M. Lyman E. Cooley, l'un des ingénieurs les plus éminents de ce pays, a dit en ma présence, que, le peuple des Etats-Unis serait remboursé du placement qu'il a fait dans l'amélioration du fleuve Mississippi, même si le Mississippi ne transportait pas une seule livre de marchandise. Il se peut que le chemin de fer offre un mode de transport plus commode que la route par eau, mais il a fait cette déclaration, et je crois qu'elle est exacte, que le fleuve est là comme régulateur pour amener la coalition des voies ferrées au cas où l'on se montrerait trop exigeant et il ajoutait qu'il ne fallait pas considérer seulement l'intérêt sur le capital, mais que les améliorations épargneraient aux producteurs de la vallée du Mississippi $100,000,000 par année en transport de marchandises et de voyageurs. Je ne crois pas que l'on puisse maintenir avec succès l'argument dont on s'est servi cet après-midi, lorsqu'on a prétendu que l'exploitation de la ligne entre Moncton et Québec ne saurait être profitable. Cela n'est pas justifié par l'histoire. Je n'ai pas connaissance d'un seul cas où la construction d'une nouvelle ligne n'ait pas été avantageuse soit à la compagnie soit à la population de la région traversée par la voie ferrée. En général ces lignes de chemin de fer ont été couronnées de succès.

Mon honorable ami a demandé ce qui en était au sujet du chemin de fer intercolonial. J'ai ma propre opinion au sujet du chemin de fer intercolonial. Je suis d'avis que lors du débat du chemin de fer intercolonial et durant le terme d'office du parti politique auquel il appartient, ce parti n'a pas été fidèle à l'Intercolonial. Il a permis à d'autres réseaux de chemin de fer de lui enlever le trafic qu'il aurait dû avoir. Au lieu de rechercher le trafic comme une entreprise privée l'aurait fait si elle en eut eu l'administration, il a permis à d'autres réseaux de chemin de fer de s'introduire dans sa région et d'y recueillir le trafic qui aurait dû être amené vers l'Intercolonial par l'administration du gouvernement du jour.

Je ne prétends pas que l'un ou l'autre des deux gouvernements libéraux ait toujours eu raison dans sa manière d'administrer le chemin de fer intercolonial, mais je dis que la perte et les déficits du chemin de fer intercolonial aujourd'hui et durant tout le cours de son histoire, sont attribuables au parti conservateur sous la conduite de sir John A. Macdonald. Telle est mon opinion et je la donne pour ce quelle vaut. Il n'a pas été administré tel qu'il aurait dû l'être. On dit: Pourquoi un gouvernement ne pourrait-il pas administrer un chemin de fer aussi bien qu'une compagnie? Telle n'a pas été notre expérience. Ni un parti politique ni l'autre n'a pu faire un succès de l'Intercolonial et je crois que la raison en est évidente. Nous n'avons pas appliqué le programme dans toute son intégrité. On aurait

dû aller jusqu'à la concurrence. Il aurait dû être établi à un point de vue pratique et non à un point de vue politique. Nous n'avons pas encore atteint la perfection, et je crains bien que, même si mon honorable ami le chef de l'opposition était au pouvoir, entouré des meilleurs hommes qu'il pourrait choisir, et s'il exploitait l'Intercolonial, il lui faudrait adopter une politique beaucoup plus radicale que celles qui ont été adoptées par les gouvernements précédents, sans quoi, il constaterait que l'Intercolonial serait tout aussi peu profitable qu'il ne l'est aujourd'hui. Naturellement, le pays se développe, et cela pourrait s'améliorer. Mais je veux démontrer qu'un chemin de fer à la distance qui sépare le Transcontinental de l'Intercolonial ne sera pas à proprement parler une ligne rivale. Il aidera au lieu de nuire à l'Intercolonial. Telle a été l'histoire des autres lignes en ce pays. Nous avons eu aujourd'hui des preuves quant à la nature du pays, la valeur de ses ressources forestières, agricoles et générales. Nul doute que ces ressources seront utilisées et rendront prospère cette partie du pays.

Maintenant, qu'il me soit permis de citer un peu d'histoire à mon honorable ami. Je crois que les deux partis politiques se sont mépris quant au résultat du chemin de fer canadien du Pacifique. Je suis convaincu que les honorables membres de la gauche diront que les libéraux ont eu tort d'adopter le programme qu'ils ont adopté au sujet de cette grande entreprise. Je ne dirai pas qu'ils ont eu raison sous tous les rapports, car je crois qu'ils se sont trompés et très gravement trompés. Je veux rappeler à l'honorable député la prétention de son ancien chef. Au cours du présent débat et d'autres débats, on a attaché une grande importance à l'embranchement allant de la jonction à la tête des lacs. On a fait remarquer que cette ligne enlèverait au chemin de fer transcontinental une grande partie du trafic et la transporterait à la tête des lacs. Il n'y a aucun doute qu'elle enlèvera beaucoup du trafic de l'Ouest pour le transporter à la tête des lacs. J'admets cela. C'est pour cela qu'elle a été construite. La nature a donné au Canada une grande voie navigable, la plus grande voie de navigation intérieure qui existe dans un pays quelconque de l'univers. Naturellement, nos amis les Américains jouissent du même avantage. Mais nulle autre nation ou groupe de nations ne possède une aussi grande voie de navigation intérieure que ces deux pays. Il est donc tout à fait naturel qu'il y ait beaucoup de trafic convergeant vers la tête de la navigation. Or, lorsque le gouvernement de l'honorable Alexander Mackenzie a proposé de construire l'embranchement de la Baie-du-Tonnerre, c'est-à-dire la ligne entre Port-Arthur et Winnipeg, les conservateurs, les chefs de l'honorable député s'y sont opposés. Je ne suis pas certain si l'honorable député était alors membre de cette Chambre, mais je veux citer un extrait des débats d'alors. On a fortement attaqué le Gouvernement à cause de sa proposition de construire ce qui est maintenant le chemin de fer canadien du Pacifique entre la tête des lacs et Winnipeg, et l'on a demandé au pays de chasser les libéraux du pouvoir parce qu'ils gaspillaient l'argent du peuple en construisant une partie de cette ligne alors appelée l'embranchement de Thunder-Bay.

Mais aujourd'hui, nous voyons nos honorables amis appeler l'attention sur la grande valeur de la ligne que l'on permet à cette compagnie de construire depuis la jonction jusqu'à la tête des lacs, ce qui est tout le contraire de leur attitude d'alors. Sir Charles Tupper a proposé une résolution de censure contre le Gouvernement, sur cette même question. Au cours du débat, il s'est élevé contre la dépense, contre la nature du pays, et il a affirmé que si la ligne était construite elle n'aurait aucune valeur. Ils prétendaient alors que le trafic de l'est du Canada vers l'Ouest serait transporté à travers les Etats-Unis en passant par Duluth. Voici les paroles de sir Charles Tupper:

> Mais supposons que les travaux soient exécutés, qu'arrivera-t-il? Quelqu'un prétendra-t-il qu'avec un chemin de fer de Duluth à la rivière Rouge, une seule tonne de marchandise sera transportée par cette voie?

C'est là l'embranchement de la baie du Tonnerre. Or, tel était la prédiction d'un grand chef politique, d'un homme très fort, de l'un des hommes qu'admirent les honorables membres de la gauche, de l'un des hommes, enfin, qui jouissent d'une haute réputation dans le pays à cause de leurs talents, de la sûreté de leurs jugements et de leur esprit d'entreprise.

M. WRIGHT: Est-ce que la proposition du gouvernement Mackenzie ne consistait pas en une ligne en partie navigable et en partie ligne de chemin de fer, ce qui était tout à fait différent d'une ligne de chemin de fer à parcours continu?

M. CONMEE: Non, ce n'était pas là la proposition que l'on était à discuter. Dans la discussion dont je veux parler, il y avait bien une question telle que celle mentionnée par mon honorable ami, mais cela n'avait aucun rapport avec cette proposition. Sir Charles Tupper combattait pour une ligne mère passant tout à fait au nord seulement. La ligne du Transcontinental passe aujourd'hui à peu près dans la même région, et n'irait pas du tout à la tête des lacs. Lorsqu'une compagnie d'hommes d'affaires a eu l'entreprise du Transcontinental, la première chose qu'elle a entreprise de faire a été de construire un embranchement à partir de la ligne mère et allant vers le nord jusqu'à la tête des lacs

et c'est ce que le gouvernement Mackenzie avait entrepris de faire: construire un embranchement à partir de la ligne mère L'honorable député hoche la tête. S'il veut étudier l'historique de cette affaire, il verra que j'ai raison.

Cette prophétie s'est trouvé fausse. Nous avons aujourd'hui, non seulement le Pacifique-Canadien, mais aussi le Nord-Canadien, depuis les lacs jusqu'aux montagnes Rocheuses. A mon point de vue, la principale raison pour justifier la construction de cette ligne, c'est l'influence qu'elle aura sur les prix du transport entre l'Ouest et l'Est.

Quelles sont les conditions actuelles? Nous avons une commission pour règlementer les tarifs des chemins de fer, elle a juridiction sur tous les chemins de fer du pays, sauf le Pacifique-Canadien, parce que les amis de l'honorable député, quand ils étaient au pouvoir, ont fait un marché imprudent. Je m'étonne de voir qu'un conservateur connaissant l'histoire politique de son parti, ose établir une comparaison entre le contrat passé avec le Pacifique-Canadien et le contrat passé avec le Grand-Tronc-Pacifique. Au lieu d'avoir l'audace de faire des comparaisons les honorables député de la gauche devraient avoir honte et se cacher la figure, car si jamais parti politique a fait preuve de faiblesse—je ne veux pas employer un mot plus énergique—si jamais parti politique a trahi le mandat que le peuple lui avait confié, c'est le parti conservateur quand il fit avec le Pacifique-Canadien ce marché par lequel il donnait à la compagnie assez d'argent et de terre appartenant au peuple, pour construire le chemin et ne prenait aucune précaution pour protéger le public contre les tarifs excessifs de cette compagnie.

Quand la commission des chemins de fer voudra imposer un tarif au Pacifique-Canadien si celui-ci veut se prévaloir des priviléges que lui assure son contrat, il refusera d'accepter ce tarif et tous les chemins de fer rivaux du Pacifique-Canadien pourront dire avec raison: Il est injuste de nous imposer des conditions onéreuses, de nous obliger à abaisser nos tarifs, si vous n'imposez pas les mêmes obligations à la compagnie contre laquelle nous avons à lutter. C'est une question qui ne se discute pas; elle est trop claire.

Même si la construction du Grand-Tronc-Pacifique ne devait donner aucun autre avantage au pays, cette raison seule serait suffisante pour justifier la décision du Gouvernement. En effet, à l'heure présente, la commission des chemins de fer ne peut pas règlementer les tarifs du chemin de fer Pacifique-Canadien entre l'Est et l'Ouest, ou l'Ouest et l'Est, à moins de démontrer que les bénéfices de la compagnie dépassent 10 p. 100. Cette preuve est difficile à faire, car c'est la compagnie qui tient la comptabilité. Ni le Gouvernement actuel ni le Gouvernement précédent n'ont osé entreprendre de faire cette preuve, et personne ne voudra l'entreprendre d'ici à nombre d'années. Mais du moment que les tarifs du Transcontinental national seront sous la juridiction de la commission des chemins de fer, nous aurons la haute main sur les tarifs du chemin de fer Pacifique-Canadien. Nous affermons le Transcontinental entre Winnipeg et l'Atlantique, mais nous mettons la condition que nous aurons le droit de règlementer les tarifs. Nous nous réservons le droit de dire quel tarif et quel service cette ligne donnera au trafic et au public entre l'Est et l'Ouest, entre les centres industriels du Canada et les vastes terres à blé de l'Ouest.

Il est indispensable que ces deux sections soient construites et reliées l'une à l'autre, si nous voulons devenir une grande nation. En ayant la haute main sur les tarifs du Transcontinental, nous l'avons sur les tarifs de toutes les autres lignes, car du moment que la commission impose un tarif au Transcontinental, le Pacifique-Canadien est obligé d'abaisser le sien au même taux. Il ne pourra pas n'exiger plus et n'exigera pas plus. Cela est bien prouvé, et est admis par tous ceux qui connaissent quelque chose en matière de chemin de fer. La démonstration de cette vérité n'est plus à faire, tout le monde la comprend.

L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux nous a expliqué les avantages incidents qui résulteraient de cette entreprise, par l'essor qu'elle donnera à la construction de lignes d'embranchement, non seulement pour le Grand-Tronc-Pacifique, mais aussi par le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien, qui voudront se mettre en état de soutenir la concurrence, et qui voudront amener à leurs lignes principales tout le trafic des régions qu'elles traversent.

L'Ouest et d'autres parties du pays ont déjà commencé à se ressentir de ces avantages. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien double sa voie entre Winnipeg et Port-Arthur. Pourquoi? Il n'y a qu'une seule réponse. Les directeurs du chemin de fer Pacifique-Canadien sont des hommes d'affaires. Ils prévoient ce qui arrivera inévitablement. Ils savent que lorsque la commission des chemins de fer aura imposé un tarif au Grand-Tronc-Pacifique, le Pacifique-Canadien devra adopter ce tarif, et la compagnie dépense 50 ou 60 millions de dollars pour doubler sa voie, adoucir les pentes et améliorer le chemin, pour mieux résister à la concurrence.

Le Nord-Canadien, jusqu'à un certain point, fait la même chose. Entre Port-Arthur et Winnipeg, les rampes sur le Nord-Canadien sont de moitié moins fortes que sur le Pacifique-Canadien; la différence de niveau maximum est de 50 p. 100, contre 100 p. 100 qu'elle est sur la voie du Pacifique-Canadien.

Nous voyons par là les avantages que le pays retire indirectement de la construction du Transcontinental national. Je suis certain que personne ne me contredira sur ce point. Il est indéniable que c'est la construction du Grand-Tronc-Pacifique qui force le Pacifique-Canadien à améliorer sa voie et à dépenser des sommes considérables, pour être en état de soutenir la coucurrence de la ligne rivale, quand elle sera en exploitation.

L'honorable député nous a parlé de ce qu'a coûté le chemin de fer de la Pennsylvanie, et je lui ai demandé la date du rapport dans lequel il prenait ses chiffres. Il a répondu qu'il était de 1902. Je me permettrai de faire observer que le chemin de fer de la Pennsylvanie, et beaucoup d'autres aux Etats-Unis et au Canada ont été construits aussi économiquement qu'il était possible de le faire dans les circonstances, mais que depuis, le Pennsylvania a dépensé des sommes énormes pour améliorer sa voie. J'en sais quelque chose, car j'ai eu à construire un tronçon de chemin de Lake-Superior à Helen-Mine, et quelques-uns des propriétaires de ce chemin étaient aussi directeurs du Pennsylvania.

J'avais eu l'offre de ces travaux, mais je n'ai pas pu accepter, parce que d'autres consentaient à les entreprendre à un prix inférieur à celui que je demandais. Mais j'ai appris que cette compagnie a dépensé environ $150,000,000 en améliorations, pour adoucir les pentes et les courbes, pour remplacer les constructions temporaires par des constructions permanentes, et pour construire les prolongements. Si mes renseignements sont exacts, ces travaux ont coûté $200,000,000; mais en 1906, ces dépenses s'élevaient à $150,000,000. Je ne crains pas de dire que si l'on calculait aujourd'hui ce que coûte le Pennsylvania, on constaterait que le prix est au moins double du chiffre donné par mon honorable ami. Il va sans dire que cela ne justifierait pas les dépenses inutiles qui pourraient être faites sur le Grand-Tronc-Pacifique, mais ni mon honorable ami, ni les autres membres que nous avons, ne peuvent dire qu'il y a eu des dépenses inutiles. Il viendra un temps ou la question pourra être tirée au clair, mais au début de la construction d'un chemin de fer, même du mieux administré, il est impossible de dire, même approximativement, ce qu'il coûtera.

Il me serait facile de donner la preuve que certaines sections du chemin de fer canadien du Pacifique ont coûté plus du double des estimations des ingénieurs. Je sais que c'est ce qui a eu lieu sur la section A, dont j'ai moi-même construit une partie.

Il est facile de dire que des obstacles se présenteront ici ou là, que telle ou telle partie de la ligne présentera de grandes difficultés, mais la réponse à ces critiques c'est que le Transcontinental est construit à l'intérieur du pays, loin de toute autre ligne de chemin de fer et dans des régions éloignées de tout centre colonisé. Comme l'a dit l'honorable chef du Gouvernement, il recule la frontière du pays à 100 ou 200 milles au nord. Le point faible, au point de vue national, stratégique, ou autre, c'est que, géographiquement, le Canada se réduit à une étroite lisière située entre le lac Supérieur et la baie d'Hudson. Mais il n'en sera plus ainsi quand nous aurons une ligne de chemin de fer qui traversera cette lisière de l'est à l'ouest du Canada, en suivant l'itinéraire le plus avantageux au point de vue militaire et commercial.

Comparons maintenant le prêt fait au Pacifique-Canadien, avec celui-ci. Le Gouvernement conservateur a donné au Pacifique-Canadien 15,000,000 d'acres de teré re, et sur certaines sections, $25,000 par mille, en argent, il lui a donné un chemin entièrement construit de 440 milles entre Port-Arthur et Winnipeg, sur lequel la compagnie n'a jamais dépensé un dollar; il lui a donné un chemin de plus de 100 milles entre Saint-Vincent et Winnipeg et un autre de 100 milles, jusqu'à Portage-la-Prairie, sur lequel la compagnie n'a pas dépensé un dollar; il lui a donné entre Pembroke et l'ouest un autre tronçon, sur lequel la compagnie n'a pas dépensé un dollar; il lui a donné sur la côte du Pacifique un chemin entièrement construit de 250 ou 300 milles.

En tout le gouvernement conservateur a donné au Pacifique-Canadien 1,000 milles de chemin entièrement construit, en plus des subventions en terre et en argent et malgré cela, la compagnie a dû demander au Gouvernement de lui prêter $30,000,000.

Ceux que nous entendons aujourd'hui dire au Gouvernement d'imposer des conditions au Grand-Tronc-Pacifique, se sont-ils levés à cette époque pour dire au Pacifique-Canadien: Nous vous avons donné tous ces précieux avantages, nous vous avons donné plus d'argent qu'il ne vous en fallait pour construire le chemin, et si vous voulez maintenant obtenir un prêt, nous aurons notre mot à dire au sujet de vos tarifs.

Oh! non; nos honorables amis ne pensaient pas à cela alors. Je répète que le parti conservateur passe aujourd'hui et passera éternellement—je n'en fais pas un reproche aux honorables députés qui siègent sur les bancs de la gauche, car plusieurs d'entre eux ne sont pas responsables. . . (Interruptions) je veux dire qu'ils ne sont pas responsables des actes de leur parti, dans le passé, relativement au Pacifique-Canadien.

Au cours de ma dernière élection cette

même question fut agitée, et, comme aujourd'hui, je disais un jour aux électeurs de la bonne ville de Fort-William: " S'il y a dans cette assemblée un citoyen de cette ville qui veuille se lever et déclarer en face de ses concitoyens qu'il est conservateur et approuve la politique de son parti, je lui achèterai un chapeau neuf."

J'ai retracé l'attitude du gouvernement conservateur à l'égard du Pacifique-Canadien; j'ai fait voir qu'en ne réglementant pas les tarifs il a négligé de sauvegarder les droits du public, et j'ai ajouté qu'il ne se trouverait pas aujourd'hui un seul conservateur pour approuver une telle manière d'agir. Nos adversaires se voient obligés de dénoncer l'imprévoyance dont firent preuve leurs chefs en concluant un tel marché; et quand on compare ce dernier à l'arrangement effectué par le Gouvernement libéral, arrangement qui garantit non seulement la nationalisation du chemin de fer, mais aussi la règlementation des tarifs sur la ligne principale, et rend ce chemin encore plus avantageux en ce qu'il le relie au réseau du Grand-Tronc, qui, avec ses embranchements et ses lignes auxiliaires, pénètre dans toutes les villes et tous les centres industriels et contribue si puissamment à la prospérité du pays; quand, dis-je, on compare ce marché à celui du Pacifique-Canadien on est obligé d'admettre que les conservateurs ont fait une bien piètre affaire.

M. BLAIN : L'honorable G. W. Ross, aujourd'hui sénateur, n'a-t-il pas approuvé l'attitude des conservateurs et n'a-t-il pas félicité les chefs de ce parti de la perspicacité dont ils ont fait preuve dans la construction du Pacifique-Canadien.

M. CONMEE: C'est possible. J'ai moi-même approuvé certains actes politiques de sir John Macdonald; je considère qu'il fut un de nos grands hommes et qu'il a accompli des œuvres utiles au Canada, mais je dis qu'en ce qui concerne le marché qu'il a conclu avec le Pacifique-Canadien au nom de la population canadienne, il ne fut pas fidèle à son mandat ou ne sut pas déployer les qualités que l'on était en droit d'attendre d'un homme de son rang. Si le sénateur Ross eut jamais l'occasion de féliciter les conservateurs, ce fut certainement pour autre chose que ce qui nous occupe aujourd'hui.

Je termine en disant que je n'hésite aucunement à approuver l'attitude prise par le Gouvernement en cette affaire. Les députés ministériels ne cultivent pas le soupçon; nous sommes convaincus que le Gouvernement désire conclure au nom du Canada un arrangement aussi avantageux que possible et que sans imposer à la compagnie des conditions par trop onéreuses, il saura sauvegarder les intérêts de la population du Canada.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Depuis qu'il s'est reconquis un siège dans les Provinces maritimes, il est certain que le chef de l'opposition tient à faire voir à la Chambre et au pays qu'il se préoccupe quelque peu du développement du commerce dans les ports de mer du Canada. Il n'est cependant pas hors de propos de scruter un peu la sollicitude de l'honorable député à cet égard. Le chef de la gauche et ses partisans auraient rendu au pays un service beaucoup plus utile si, au cours de ces débats, ils s'étaient abstenus de profiter de toutes les occasions imaginables pour donner à entendre que la construction de la division de l'Est constitue une erreur fatale.

Si l'opposition est encore d'avis qu'il ne faudrait pas construire la division de l'Est du Transcontinental, le chef de la gauche pèche contre la logique et sort complètement de la question, et cela dans le but de tromper la population des Provinces maritimes, quand il prétend qu'après s'être formellement opposé à l'établissement de toute cette ligne nouvelle, il n'en a pas moins formulé une proposition qui n'imposait pourtant aucune charge nouvelle à la compagnie dans l'exploitation de la ligne.

Si l'honorable député et ses partisans étaient mus par le désir sincère de faire en sorte que les Provinces maritimes pussent participer aux progrès futurs du Dominion et devenir de plus en plus l'intermédiaire du commerce entre l'Ouest canadien et l'étranger, ils se prononceraient fortement en faveur de la construction de la division de l'Est du Transcontinental. Mon honorable ami est au fait des stipulations du contrat intervenu entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique; toutes ces stipulations ont été discutées à fond, il y a quelque six ans, lorsque le Parlement eut à s'occuper pour la première fois de l'entreprise projetée. L'honorable député sait comme tout le monde que le Gouvernement, qui voyait en cette entreprise un moyen d'accroître le trafic des voies canadiennes, a stipulé dans son contrat avec le Grand-Tronc-Pacifique des conditions si larges, si précises et si claires, que jamais, dans les propositions qu'il a formulées dans le temps et depuis, l'honorable député n'a réussi à les perfectionner de quelque manière. Des stipulations ont été insérées dans le contrat, qui obligent la compagnie, quand elle exploitera le chemin de fer, à se conformer aux intentions du Gouvernement à l'égard de cette importante entreprise. Aussi bien, n'est-il pas hors de propos de citer ici les stipulations qui font voir ce qu'était , il y a six ans, l'attitude du Gouvernement à cet égard et ce qu'elle est encore aujourd'hui. La clause 42 du contrat est ainsi conçue:

Il est par les présentes déclaré et reconnu entre les parties à ce contrat que le gouver-

nement du Canada accorde l'aide stipulée aux présentes dans l'intention formelle d'encourager le développement du commerce du Canada et le transport des marchandises par des voies canadiennes. La compagnie accepte l'aide à ces conditions, et convient que tout le trafic recueilli sur le parcours de la ligne du chemin de fer ou de ses embranchements, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, sera, lorsqu'il sera destiné à des endroits en Canada, transporté par le territoire canadien, ou entre les ports intérieurs du Canada, et que le tarif d'entier parcours sur le commerce d'exportation du point d'origine au point de destination ne sera en aucun temps plus élevé par la voie des ports canadiens que par celle des ports des Etats-Unis, et que toutes les marchandises, lorsque l'expéditeur ne désignera pas spécialement une autre route, seront transportées aux ports de mer du Canada.

Telle est la pensée qui présida à l'incorporation de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à la conclusion de cet arrangement et à tous les détails de l'entreprise. Si l'avis de mon honorable ami l'avait emporté, nous n'aurions pas eu de ligne de chemin de fer aboutissant à nos ports de l'Atlantique; on aurait construit une voie ferrée qui, partant de North-Bay et allant vers l'ouest en passant par Port-Arthur et le Manitoba, eut transporté le grain de l'Ouest jusqu'au lac Supérieur. Mon honorable ami sait très bien que si son avis avait prévalu en 1903, nulle partie du grain et du commerce de l'Ouest ne se fut jamais acheminée vers nos ports de l'Atlantique. Alors, à quoi bon chercher à induire les gens en erreur à ce sujet?

Je tiens à faire ressortir la différence qui s'accuse entre l'attitude du chef de l'opposition et celle du Gouvernement sur cette question. Par sa proposition, mon honorable ami (M. Borden) demande la stipulation de conditions effectives obligeant la compagnie du Grand-Tronç, et le Grand-Tronc-Pacifique à se conformer à la lettre du contrat; il se garde toutefois de dire à la Chambre ce qu'il entend par "stipulations effectives". A mon sens, le contrat renferme une stipulation formelle, précise et d'une clarté telle qu'il serait facile d'y faire donner effet par les tribunaux. C'est ainsi que le Grand-Tronc se trouve obligé, à moins que l'expéditeur n'indique spécialement un autre acheminement, de transporter toutes les marchandises vers des ports canadiens. Mais ce n'est pas tout; la clause suivante du contrat stipule cette condition de façon plus précise et plus claire encore:

La compagnie convient de plus que dans toute affaire tombant dans ses attributions, elle n'encouragera ni ne conseillera, directement ou indirectement, le transport de ce trafic par d'autres routes que celles ci-dessus stipulées, mais que, sous tous rapports, elle fera de bonne foi tout en son pouvoir pour se conformer aux conditins auxquelles l'aide publique lui est accordée, savoir: le développement du commerce par les voies canadiennes et par les ports de mer du Canada.

M. J. CONMEE.

Bien singulière est l'attitude des membres de la gauche qui ont discuté cette question devant la Chambre. Après avoir déploré la nécessité de l'aide que le Gouvernement doit accorder à la compagnie, après avoir dénoncé l'entreprise comme devant imposer au pays le fardeau d'une dette formidable, après avoir donné à entendre partout qu'en s'engageant dans cette entreprise, le Gouvernement a assujéti la population à des obligations qui devront peser longtemps sur elle, ils viennent maintenant nous dire qu'ils ne s'opposent pas à la construction du Grand - Tronc - Pacifique. Pourquoi tiennent-ils un pareil langage? C'est qu'à deux reprises déjà ils ont joué devant le peuple leur rôle d'oppositionnistes. En 1904, ils reprochaient au Gouvernement de s'être embarqué dans une entreprise hasardeuse, de contribuer à l'établissement d'un chemin de fer à travers des régions que nul ne connaissait et de nuire au crédit du Canada en lui imposant une dépense de plusieurs millions de dollars, dépense dont il n'avait même pas étudié l'objet. La réponse que le peuple leur donna en 1904, il la leur a répétée l'an dernier.

Cet après-midi, l'honorable député d'Elgin-est (M. Crothers) a créé quelque diversion en disant que le peuple s'est prononcé sans savoir ce dont il s'agissait. Si le peuple était aussi ignorant que cela en 1904, les conservateurs doivent reconnaître qu'ils ont commis une grave bévue en l'invitant à se prononcer sur une question qu'ils prétendaient être d'une importance primordiale.

Ils chantaient la même chanson sur tous les points du pays et plus particulièrement dans les provinces du centre. A les entendre, le Gouvernement s'embarquait témérairement dans l'entreprise, il fallait le chasser du pouvoir, et les conservateurs allèrent jusqu'à faire publier que s'ils étaient appelés au timon des affaires en 1904, leur premier soin serait de résilier le contrat intervenu entre le Gouvernement et le Grand-Tronc-Pacifique. Cela n'empêche cependant pas l'honorable député d'Elgin-est (M. Crothers) d'oser venir prétendre que le peuple canadien n'a jamais témoigné sa confiance au gouvernement libéral ni approuvé ce projet.

On en avait déjà dit autant l'année dernière. Quand un orateur conservateur était fatigué de crier au scandale, il revenait à la rengaine que le Gouvernement commettait une erreur énorme en construisant la division de l'Est, qu'il fallait se contenter d'établir une ligne partant de North-Bay pour se diriger vers l'ouest: le chef de l'opposition et ses quelques parti-

sans des Provinces maritimes étaient à sacrifier toutes les espérances que ces provinces fondaient sur le progrès immense qui doit résulter de la construction de ce chemin de fer pour conquérir l'appui d'autres partie du Canada à son projet de transcontinental partant de North-Bay pour aller vers l'ouest, et ne devant pénétrer ni dans la province de Québec ni dans les provinces de l'Est.

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

2e reprise de la séance.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE FORCE DE L'ONTARIO ET DU MICHIGAN.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le bill (n° 34), déposé par M. Lennox, tendant à constituer en corporation la compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan.

M. LENNOX: Je propose le renvoi de la discussion.

Sir WILFRID LAURIER: Pourquoi?

M. CONMEE: Ce projet de loi a été réservé à une condition. Le ministre des Finances était présent et il m'a déclaré que l'opposition consentait, si le projet était réservé, à ne pas engager de débat la prochaine fois qu'il serait remis en délibération, sauf en autant que cela serait nécessaire si quelqu'un désirait faire mettre la question aux voix. Cette entente a été expliquée par le ministre et acceptée par le premier whip et d'autres membres de l'opposition, de sorte qu'on ne saurait, il me semble, s'opposer maintenant à l'étude du projet de loi.

M. BLAIN: L'honorable député voudra bien m'excuser; ce n'est pas ce qui a été convenu. Le bill a été réservé afin de nous permettre de communiquer avec le gouvernement d'Ontario et d'apprendre ce qu'il pense des amendements projetés. Mon honorable ami ne doit pas supposer que nous avons reçu au bout d'un jour une réponse du gouvernement d'Ontario.

M. CONMEE: Il en a été question. La discussion est reproduite dans le hansard. On ne saurait prétexter la nécessiter de communiquer avec le gouvernement d'Ontario, car l'honorable député lui-même a déclaré, hier soir, qu'il lui avait envoyé un exemplaire du bill réimprimé avec les amendements projetés, et qu'il avait reçu une lettre du premier ministre de la province qui persistait dans son opposition. Dans ces circonstances, je ne vois aucun avantage à différer l'étude du bill jusqu'à ce qu'il plaise au premier ministre d'Ontario d'adresser d'autres communications. Je nie énergiquement l'existence d'une entente semblable.

M. BLAIN: Pour quelle raison le bill a-t-il été réservé, si ce n'est pour cette raison là?

M. CONMEE: L'honorable député est peut-être plus en état que je ne le suis de répondre à cette question. Je ne le sais pas exactement. L'honorable député a présenté une demande et s'est engagé sur l'honneur, si le bill était réservé, à le laisser adopter sans soulever une opposition facétieuse lorsqu'il reviendrait sur le tapis dans le cours régulier des choses.

M. BLAIN: Non.

M. CONMEE: Oui, dis-je.

M. HENDERSON: Inutile de vous quereller à ce sujet; toute la discussion se trouve dans le hansard. M. Lennox a dit:

Mon honorable ami ne veut pas dire que nous serons privés du droit de nous livrer à une discussion légitime, n'est-ce pas?

L'hon. M. FIELDING: Non, pourvu que la discussion soit courte et ne dépasse pas des bornes raisonnables.

C'est ce que nous faisons toujours; nous ne dépassons jamais les bornes de ce qui est raisonnable. Assurément, le ministre n'entend pas dire que nous sommes déraisonnables.

Sir WILFRID LAURIER: Non, certainement.

M. HENDERSON: Lorsque nous défendons ce qui est avantageux pour le public. M. Fielding a ajouté:

Mais sa proposition ne serait pas acceptable, s'il s'agissait d'une discussion—je n'avais pas à employer l'obstruction.

Le ministre se trompait; il n'y a pas eu d'obstruction:

M. LENNOX: En mon nom et, probablement, au nom de tous mes collègues, je puis promettre au ministre qu'il n'y aura rien qui ressemblera à de l'obstruction.

M. BLAIN: Il est entendu que le comité des bills d'intérêt privé se réunira.

Quelques VOIX: Non! non!

M. BLAIN: Mais oui; autrement, les représentants de la province d'Ontario pourraient comparaître devant la Chambre?

L'hon. M. FIELDING: Les représentants de la province d'Ontario pourront facilement exprimer leur opinion par l'entremise de mon honorable ami ou de tout autre député que cette question intéresse.

M. G. TAYLOR: J'ajouterai que nous nous réservons le droit de demander qu'on aille aux voix.

M. CONMEE: Des remarques du ministre des Finances et d'autres membres de la Chambre j'infère que, si la réponse du gouvernement d'Ontario est défavorable, on n'en profitera pas pour persister dans l'opposition à laquelle on s'est livré jusqu'à ce moment.

Or, il faut admettre la réponse de M. Whitney et constater si elle est favorable ou non. Conformément à cette entente, nous ne devrions pas délibérer ce bill, ce soir, avant de recevoir cette réponse.

M. LENNOX: Il fut un temps où je me serais étonné des paroles du représentant de Thunder-Bay et Rainy-River. Avec les réserves que le député de Halton a mentionnées, nous avons accepté la proposition du ministre des Finances. J'avoue qu'il y a eu un peu d'obstruction pendant cinq minutes environ, hier.

Sir WILFRID LAURIER: Pendant cinq minutes seulement?

M. LENNOX: Je ne crois pas que l'obstruction ait duré plus de cinq minutes. Je n'aime pas à gaspiller le temps, mais nous assistions à un débat entre le ministre des Finances et le représentant de Rainy-River, et je me suis permis de parler sur la question pendant cinq minutes environ afin d'intéresser la Chambre. J'entretenais la discussion. Puis, le ministre des Finances a dit:

Comme il n'est pas probable que nous allions très loin du train dont nous sommes partis, et vu qu'on suggère, en présence des objections soulevées par le premier ministre d'Ontario, d'attendre plusieurs jours pour permettre à ce dernier d'exprimer son opinion, je suis prêt à exaucer ce désir, pourvu qu'on nous promette que la question sera ensuite décidée par la Chambre sans autre obstacle.

C'est alors que j'ai fait les commentaires qui ont déjà été rapportés. Je prétends que le ministre des Finances a suggéré d'attendre plusieurs jours, et non seulement jusqu'à ce soir parce que cela ne servirait de rien. Lorsque nous aurons reçu la réponse du gouvernement d'Ontario, je ne demanderai pas de retarder l'adoption du bill. Je ne crois pas qu'il y ait d'obstruction et nous tâcherons d'exposer notre manière de voir avec la plus grande concision lorsque viendra le temps de le faire. Il serait inutile de vouloir discuter ce sujet ce soir. Nous pourrions le discuter, mais cela serait contraire à l'entente et constituerait une perte de temps.

M. CONMEE: Je ferai observer au comité que ce projet de loi a été réservé plusieurs fois. Il a été en suspens pendant presque toute la session. Celle-ci touche à sa fin et, pour devenir exécutoire, cette proposition de loi doit être soumise au Sénat. Je ne vois pas quel avantage on recherche en prétendant faire réserver le bill en vertu de l'entente d'hier, car voici ce que j'ai dit à la suite du débat que le représentant de Halton vient de rapporter. M. Blain aurait demandé:

Ne serait-ce pas une excellente raison?

Voulant dire que l'opposition du gouvernement d'Ontario serait une bonne raison. J'ai répondu:

C'est peut-être ce que pense mon honorable ami, mais ce n'est pas l'avis d'autres députés. Ce n'est pas ainsi que j'interprète l'entente, et je désire savoir ce qu'en pense l'opposition.

L'hon. M. FIELDING: Ce n'est pas là ce que je comprends. Nos adversaires pourront demeurer aussi hostile qu'ils le sont maintenant, mais ils ne considèreront pas que c'est un motif d'entraver l'adoption du projet de loi, afin que nous puissions en finir dans un délai raisonnable.

Puis, le débat s'est continué. Je me suis surtout adressé au ministre des Finances et je lui ai demandé si l'on s'opposerait à l'adoption du bill, mardi, lorsque les bills d'intérêt privé reviendraient sur le tapis.

Il m'a répondu que nos adversaires manqueraient à leur parole, s'ils ne permettient pas que le bill fût adopté sans discussion oiseuse et sans retard inutile. C'est ce qu'il m'a répondu et ce que je réponds à ceux qui, ce soir, sollicitent un nouveau délai.

M. BLAIN: Puis-je demander à l'honorable député d'expliquer le sens du paragraphe qui précède immédiatement le premier paagraphe qu'il a lu, du paragraphe cité par le représentant de Halton (M. Henderson.)

M. CONMEE: Je dis dans ce paragraphe:

Des remarques du ministre des Finances et d'autres membres de la Chambre j'infère que, si la réponse du gouvernement d'Ontario est défavorable, on n'en profitera pas pour persister dans l'opposition à laquelle on s'est livré jusqu'à ce moment.

M. BLAIN: Qu'est-ce que cela signifie?

M. CONMEE: Cela signifie simplement qu'il n'y aura pas de malentendu, que nous serons obligés en honneur de faire renvoyer le projet de loi, même si nos adversaires jugent à propos de dire que le gouvernement d'Ontario s'oppose à son adoption.

M. BLAIN: Les paroles de l'honorable député ne signifient-elles pas que nous attendrons que la réponse du gouvernement d'Ontario nous soit parvenue?

M. CONMEE: Nullement. Ce serait une mauvaise plaisanterie, puisque mon collègue a entre les mains la lettre du gouvernement d'Ontario. Nous avons appris hier soir du leader de la Chambre que le gouvernement d'Ontario avait pris la décision de s'opposer aux amendements, après avoir connu ceux-ci.

Je demanderai à mon collègue à quoi servira ce retard. Nos adversaires ne doivent pas s'attendre que je céderai davantage; j'ai fait toutes les concessions raisonnables. Ils ne peuvent pas espérer que je laisserai épuiser le feuilleton et empirer ma situation. Un débat a eu lieu, l'opposition s'est prononcée et il ne saurait y avoir de doute relativement à son attitude.

Elle n'a rien omis de ce qu'elle pouvait dire. Je me permettrai de rappeler à nos adversaires que, sous notre Constitution, c'est la majorité qui commande. En allant plus loin, ils n'auraient rien à gagner, ni pour eux-mêmes ni pour la cause qu'ils défendent. S'ils croient que ce projet de loi est contraire à l'intérêt public, ils sont libres de provoquer une division. Ils n'ont aucun doute, j'en suis certain, que la majorité des membres de la Chambre est d'avis d'adopter ce projet de loi.

M. BLAIN: Je veux être bien compris. Il avait été convenu entre les deux partis que ce bill serait laissé en suspens en attendant ce que le gouvernement d'Ontario avait à dire. Mon honorable ami a fait à la Chambre une déclaration quand cette affaire a été appelée pour la discussion, et il a dit que quelle que fût la réponse du gouvernement d'Ontario ce ne serait pas une raison pour retarder inutilement le bill quand il reviendrait sur le tapis. Si l'honorable député insiste, je ne demanderai pas que la Chambre renvoie le bill à plus tard. S'il croit qu'il est de l'intérêt de son bill d'en presser ce soir la discussion, c'est son droit et personne de nous, de ce côté (la gauche) de la Chambre, ne s'en plaindra. Je dirai cependant à mon honorable ami, pour nous, quand nous convenons d'une chose avec nos adversaires, on nous verra toujours prêts à tenir nos engagements. Une dépêche a été envoyée au gouvernement d'Ontario par le courrier qui a suivi cette entente, et le gouvernement d'Ontario n'a certainement pas eu le temps de répondre. Comme l'a dit mon honorable ami le député de Simcoe-sud, dès que cette réponse sera arrivée, nous serons prêts à discuter la question et à clore le débat. Mon honorable ami peut bien demander que la Chambre aille aux avis, s'il le veut; mais s'il insiste, je demanderai au ministre des Finances de rechercher s'il n'a pas été convenu des deux côtés de la Chambre—et l'honorable député qui défend ce bill en a eu connaissance—que cette affaire devait demeurer en suspens jusqu'à ce qu'une réponse ait été reçue du gouvernement d'Ontario.

M. CONMEE: Je vois que le ministre des Finances est en ce moment à son siège et je vais répéter ce que je disais tout à l'heure, que ce n'est pas ainsi que j'avais compris la chose, que j'avais clairement fait savoir que, même si le gouvernement d'Ontario soulevait des objections, ce ne devait pas être une raison de différer le règlement de cette affaire. Il n'appartient pas à mon honorable ami de donner à mes paroles un sens que je n'y ai pas attaché, et de me dire que j'avais consenti à attendre cette réponse du gouvernement d'Ontario. Je ne suis pas si naïf que cela. Si l'on a pu croire que je consentirais à une pareille proposition, je suis fâché que l'on ait de moi cette opinion.

M. LENNOX: Le ministre des Finances, comme nous le voyons par le compte rendu des débats, a pris part à la discussion, et voici ce qu'il a proposé. Je vais lire de nouveau ce passage, puisqu'il n'était pas là la première fois:

> Il n'est pas probable que nous avancions guère la question, et comme, en raison de l'opposition du premier ministre d'Ontario, il faudra subir un délai de plusieurs jours pour lui permettre d'exposer son avis, je veux bien accepter cette proposition, à condition qu'on me donne l'assurance que la question sera reprise par la Chambre le jour qu'elle jugera convenable.

C'est alors que j'ai pris la parole, et que j'ai fait certaines propositions. Mais il n'est pas question de ce que j'ai pu dire ou de ce que d'autres ont dit: il s'agit d'une entente qui a eu lieu de part et d'autre de la Chambre, et cette entente doit être respectée. Je m'en remets sur ce point au ministre des Finances; je crois que son devoir est de s'assurer que l'entente existe et de voir à ce qu'elle soit respectée.

L'hon. M. FIELDING: Ce que vient de lire mon honorable ami me semble rappeler assez fidèlement mes paroles. Au moment où cette conversation a eu lieu, je ne pensais pas que le débat sur ce bill serait pour ce soir. J'ai compris que certains de nos amis de la gauche désiraient avoir une couple de jours; mais il n'a été mentionné aucune date. On a demandé une courte suspension pour donner au premier ministre de la province d'Ontario le temps d'envoyer une communication. Mon honorable ami s'est alors interposé, et il a assez naturellement fait observer qu'il n'entendait pas être lié par un avis venu du premier ministre de la province d'Ontario; que nous n'étions pas pour différer la question et la rendre dépendante du bon vouloir de celui-ci; qu'il consentait seulement à lui donner un temps raisonnable pour communiquer ses vues aux députés qui le consultaient. Mais, si l'on prétend invoquer cette entente pour ne pas procéder ce soir à l'étude de ce bill, il me serait difficile de dire qu'il y aurait là un manquement à la parole donnée.

M. LENNOX: Je crois que le ministre avait dit plusieurs jours, et nous avions répliqué que nous n'entendions pas demander un délai plus long qu'il n'était nécessaire; mais il était bien inutile de suspendre la question hier au soir pour la reprendre ce soir.

M. CONMEE: Je ne suis pas de cet avis. L'honorable député de Peel (M. Blain) a dit hier soir qu'il allait envoyer au premier ministre de la province d'Ontario le bill tel que sorti des mains du

comité, avec l'amendement que l'on projette d'y faire; et il avait la lettre du premier ministre lui disant que son idée était toujours la même. Personne je pense ne s'attend à ce que le premier ministre de la province d'Ontario va maintenant changer d'avis. Cet avis, nous le connaissons, non seulement par une lettre à un ami, mais par un décret où se constate l'opposition de ce dernier. Cela n'a pas empêché le bill d'aller son chemin, et rien n'a été changé. Je ne saurais croire qu'un tel délai aura la moindre utilité. Mes honorables amis, maintenant qu'ils ont eu tout le temps de consulter le gouvernement d'Ontario, conviendront qu'il n'est pas juste de me demander que je me mette dans une position pire que je ne le suis ce soir; et dans les circonstances ils devraient ne pas retarder le cours de cette délibération.

M. ARMSTRONG: Je suis surpris d'entendre le député de Rainy-River (M. Conmee) faire cette assertion. J'étais là pendant la dernière heure de la discussion, et j'ai bien entendu ce qu'a dit le ministre des Finances. J'ai vu avec quel soin il a pris ses dispositions pour arranger les choses. L'honorable député de Thunder-Bay et de Rainy-River sait fort bien qu'il est impossible à mon honorable ami, le député de Peel, d'obtenir du premier ministre de la province d'Ontario une lettre dans les vingt-quatre heures.

M. CONMEE: Est-ce que l'honorable député de Peel n'aurait pas pu lui parler au téléphone? N'aurait-il pas pu se servir du télégraphe? Il a eu tout autant que moi le temps de se mettre en communication avec ce monsieur. J'ai eu, moi, un télégramme.

M. ARMSTRONG: L'honorable député a ses façons à lui de faire les choses, mais il se rappellera ce que nous avons dit hier, qu'il faudrait qu'un membre, un représentat du gouvernement d'Ontario, s'abouchât avec les membres du parlement fédéral pour discuter la question.

L'hon. M. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Pour qu'il n'y ait pas de malentendu sur l'entente intervenue entre le premier ministre et le whip en chef du parti de l'opposition, je viens de lire le "Hansard" et voici ce qu'aurait dit le premier ministre: "Le bill relatif à la Canada Life viendra devant la Chamber vendredi soir." Ce bill de mon honorable ami (M. Conmee) vient sur le feuilleton avant celui de la Canada Life. Assurément que si le gouvernement d'Ontario a une réponse à envoyer, il a tout le temps voulu pour le faire d'ici à vendredi soir.

M. ARMSTRONG: Cela me paraît tout à fait raisonnable.

M. J. CONMEE.

L'hon. M. GRAHAM: Le prochain soir où nous aurons des bills d'intérêt privé, ce sera vendredi.

M. CONMEE: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Il est donc entendu qu'un délai jusqu'à vendredi soir est considéré comme suffisant.

M. LENNOX: Absolument.

L'hon. M. GRAHAM: Nous pourrons donc reprendre ce bill vendredi soir.

M. LENNOX: Nous pourrions dépasser l'heure.

L'hon. M. GRAHAM: Peut-être et en finir avec tous ces bills.

M. CONMEE: Il m'est difficile de consentir à cela.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne demande pas à mon honorable ami d'y consentir; je fais simplement connaître ce qui s'est dit à ce sujet.

M. CONMEE: Je vois. Tout de même je ne puis pas consentir à ce qu'on me mette dans une position pire que je ne suis en ce moment. Je veux être de bon compte; je n'entends rien faire qui ait l'air d'un manquement à la parole donnée. Toutefois on me rendra cette justice d'admettre que je n'avais pas autre chose dans l'idée, si ce n'est de faire régler une difficulté qui a été soulevée ici ce soir; et mon honorable ami le ministre des Finances sera d'accord avec moi là-dessus, puisque c'est avec lui que j'ai fait la discussion. Il doit savoir ce qui en est, et que je n'aurais pas consenti si j'avais pu avoir un doute sur ce qui se passait. Dans ces circonstances, j'espère que l'on n'insistera pas. Qu'importe si ce bill est adopté ce soir ou dans un autre temps? Si c'est un vote que l'on veut, pourquoi ne pas le provoqué tout de suite. Il faut encore que ce bill aille au Sénat. Si l'opinion du gouvernement d'Ontario doit prévaloir, ce n'est toujours pas ici. Ceux-là qui s'opposent au bill auront une occasion de faire valoir auprès du Sénat leurs objections. Le délai que l'on demande ne peut servir à rien, et je crois que l'on devrait laisser passer ce bill.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce que l'honorable député ne voit pas qu'il n'a rien à gagner en ne respectant pas un accord consenti de bonne foi par le ministre des Finances. Il ne doit pas penser qu'il peut aller à l'encontre de cette entente, et espérer tout de même faire faire quelque progrès à son bill ce soir. C'est autant de temps qu'il nous fait perdre, sans profit pour lui, et il empêche que nous ne fassions autre chose. S'il veut m'en croire, il fera bien de ne pas insister, et il s'en tiendra à l'entente qui a eu lieu avec le ministre des Finances, bien qu'il ne la trouve pas tout à fait à sa convenance.

Le ministre des Finances a fait l'arrangement, un arrangement de bonne foi, et il y a beaucoup à gagner à conclure et à respecter ces arrangements.

M. CONMEE: Je ne m'occupe pas à ce que le comité lève sa séance, et cesse pour ce soir de discuter les projets de loi d'intérêt privé, mais je ne veux pas qu'on fasse passer les autres avant le mien.

L'hon. M. FOSTER: Ce n'est pas raisonnable.

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député (M. Conmee) craint naturellement que si son projet de loi est ajourné à vendredi et qu'il n'y ait qu'une heure, vendredi, pour la discussion des projets de loi d'intérêt privé, le sien n'aura pas de chance d'être adopté en si peu de temps. Nous avons déjà une entente au sujet d'un autre bill qui doit être discuté vendredi, et il a été convenu que s'il n'y avait pas assez d'une heure, nous pourrions prolonger le temps. Ainsi, je proposerai qu'au lieu de restreindre à une heure la discussion, vendredi, des projets de loi d'intérêt privé, nous les discutions jusqu'à la fin de la liste. Je ferai cette motion demain. Mon honorable ami pourra jouir du privilège vendredi soir.

M. CONMEE: Est-ce à dire que le comité va maintenant lever sa séance, et qu'il n'y aura pas de discussion de bills privés ce soir?

Sir WILFRID LAURIER: Non, mais que votre projet est réservé, et que nous continuerons la discussion des autres bills; et demain, je proposerai qu'au lieu d'une heure, vendredi, nous discuterons toute la nuit les bills privés, si c'est nécessaire. Votre projet aura son tour.

M. CONMEE: Il faut bien que j'accepte, mais je ne puis m'empêcher de croire que ce n'est pas juste, car il faut se rappeler, malgré l'offre du premier ministre, que c'est un bill contentieux. Si les honorables députés veulent me permettre de laisser prendre le vote dans une heure, je. . .

M. TAYLOR: Vous passez avant le projet de la compagnie d'assurance Canada-Life.

M. CONMEE: C'est peut-être tant pis pour moi. Mais si vous avez à cœur de retarder le projet de la Canada-Life, vous vous servirez peut-être du mien pour mieux réussir.

M. LENNOX: Non, nous pensons que le vôtre est encore plus mauvais.

M. CONMEE: Je n'en suis pas trop sûr. A moins que le chef du Gouvernement n'insiste sur sa proposition, je serais plutôt disposé à maintenir l'attitude que j'ai prise.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'insisterai pas. L'honorable député peut faire son choix. Je proposerai que nous disposions, vendredi soir, des projets de loi d'intérêt privé, avant de passer à autre chose.

M. HENDERSON: Je rappellerai au premier ministre que vu qu'il était entendu d'adopter le bill de la Canada-Life avant la fin de la semaine, il ne serait peut-être pas à propos d'en gêner la marche, car je crains qu'il ne donne lieu à une très longue discussion, et si le bill de l'honorable député passe avant, il faudra siéger jusqu'à dimanche matin.

Sir WILFRID LAURIER: Il a été convenu que nous aurons une discussion raisonnable, et rien de plus, et que nous prendrons ensuite le vote.

M. HENDERSON: Je puis donner au premier ministre l'assurance que la discussion sera tout à fait légitime. Nous avons cédé un soir, avec l'assurance que nous en aurions un autre. Nous avons des opinions à exprimer, et nous ne voulons pas être restreints. Nous consentons toutefois à nous conformer à l'engagement de ne pas dépasser la semaine.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que si la discussion sur le projet actuel aussi bien que sur celui de la Canada-Life reste dans les limites raisonnables, nous aurons disposé longtemps avant dimanche matin de ces deux projets.

M. LENNOX: Je propose que le comité lève sa séance.

M. MILLER: On pourrait peut-être décider de passer à la discussion des bills privés vendredi matin à 11 heures?

M. CONMEE: Je ne puis adopter cette motion. Je propose encore que tous les bills privés soient ajournés pour ce soir.

M. LENNOX: Non, pas du tout; nous ne serons pas les dupes.

M. CONMEE: Nous ne cherchons pas à faire de dupes.

M. BARR: Je proposerais à l'honorable député de demander le vote.

M. CONMEE: C'est précisément ce que je veux.

M. BLAIN: Je crois que nous n'avons rien vu de tel à la Chambre depuis bien des années. Voici un honorable député qui veut absolument faire adopter un projet qui n'a seulement pas été imprimé, qui n'a pas été distribué aux députés.

M. CONMEE: Oh!

M. BLAIN: L'honorable député veut absolument faire adopter ce projet avant de le faire imprimer ou de le distribuer, et quoique les amendements soient inscrits

dans les procès-verbaux, plusieurs députés m'ont demandé où ils pouvaient se les procurer, car ils ne les trouvaient pas dans le projet, où ils devraient être. Mais comme l'honorable député ne veut accepter l'avis ni de son chef ni du ministre des Chemins de fer, je n'espère pas davantage le convaincre.

L'hon. M. FIELDING: Il est évident qu'il y a eu un petit malentendu hier soir, entre l'auteur du bill et moi-même. Je ne blâme pas l'honorable député pour son attitude aujourd'hui. Il est évident qu'il n'a pas bien compris l'expression dont je me suis servi, à savoir que son projet serait réservé pour un ou deux jours, peut-être plus.

Si on avait appelé son attention sur ces mots, il se serait probablement opposé, mais il ne les a pas saisis, et je suis peut-être à blâmer. Comme l'honorable député ne peut pas maintenant faire progresser la discussion dans les vingt minutes qui nous restent, je croirais qu'il est préférable, dans l'intérêt de son propre bill, qu'il acceptât la proposition du premier ministre. Il est possible qu'il réussisse à le faire adopter de cette façon, mais certainement pas ce soir.

M. GEO. TAYLOR: Nous n'aurions pas le temps de recevoir une réponse du gouvernement d'Ontario, à qui l'honorable député de Peel a envoyé une copie du projet, et de qui nous attendons une réponse.

M. CONMEE: Puis-je répéter la proposition de l'honorable député (M. Miller), de passer à la discussion des bills privés à 11 heures?

Quelques VOIX : Non! non!

M. MILLER: Pourquoi pas?

M. CONMEE: Les honorables députés devraient être justes.

M. BARR: Si l'honorable député ne fait pas imprimer son bill pour vendredi soir, il pourrait y avoir des difficultés.

M. CONMEE: Le projet est parfaitement conforme au règlement sous le rapport de l'impression. Le règlement est strictement observé sous ce rapport. Toutefois, dans les circonstances, j'accepterai la proposition du premier ministre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La motion de l'honorable député tend-elle à l'ajournement de toute la discussion ou de la discussion de son projet seulement?

M. LENNOX: De ce projet seulement.

M. CONMEE: Je suppose que mon projet gardera son rang à l'ordre du jour?

M. GEO. TAYLOR: Certainement.

M. HENDERSON: Je rappellerai qu'il a été convenu, hier soir, sinon formellement, du moins tacitement, que le projet de la Canada-Life serait le premier ordre, vendredi soir. On ne devrait pas nous demander de discuter le présent bill jusqu'à minuit, pour ensuite prendre le bill de la Canada-Life. Je suis sûr que les paroles du premier ministre dans le hansard expriment cette idée, et qu'il faut agir de bonne foi entre les deux partis. J'espère que le premier ministre verra à ce que rien n'empêche de passer à la discussion du bill de la Canada-Life, vendredi soir à 8 heures.

L'hon. M. FIELDING: Je ne dirai rien à propos du bill de la Canada-Life, car le premier ministre en a disposé. Il avait été convenu au sujet du présent bill qu'au moment de sa discussion—je ne dirai pas si c'était ce soir ou un autre soir—un débat raisonnable serait toléré et qu'ensuite le vote serait pris. Je suis donc passablement certain que la discussion du présent bill ne sera pas assez longue pour nuire à la discussion du bill de la Canada-Life.

M. HENDERSON: Nous avons plusieurs amendements à proposer.

L'hon. M. FIELDING: A quel bill?

M. HENDERSON: Au bill de la Canada-Life.

L'hon. M. FIELDING: Je parle du bill communément appelé le bill Conmee, et l'entente était qu'à l'appel de cet ordre, il serait permis une discussion modérée, et qu'ensuite le vote serait pris. Si l'on s'en tient à cette entente, il y aura tout le temps voulu de discuter le bill de la Canada-Life.

M. TALBOT: Il refuseront peut-être de s'en tenir à la convention?

M. LENNOX: L'honorable député (M. Talbot) pourrait se passer de faire des insinuations désagréables; nous sommes tout autant que lui capable de tenir nos engagements. Je ne vois pas qu'il y ait de malentendu entre le ministre des Finances et nous-mêmes. L'entente est qu'une discussion raisonnable sera allouée sur ce bill, et nous n'avons pas l'intention d'en retarder inutilement l'adoption.

M. TALBOT: Comment allez-vous le prouver?

M. LENNOX: Je ne veux pas vous parler à la Chambre.

M. BOYCE: Je désire appeler l'attention sur une déclaration faite en mon absence au sujet de la prétendue entente survenue entre l'honorable député (M. Conmee) et moi-même. Afin de saisir le comité de toute la question, je cite du hansard d'hier, page :

Quelques VOIX: Plus fort.

M. BOYCE: Je pourrais dire comme mon honorable ami de Cap Breton, que ceux qui crient " plus fort ", ont les oreilles assez longues qu'ils auraient dû entendre la première fois. Or bien que mon honorable ami de Peel (M. Blain) ait déclaré formellement, en se basant sur un document, que j'ai eu la prévoyance—car je connais très bien l'honorable député de Rainy River—

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Les paroles de l'honorable député (M. Boyce) renferment une insinuation qui n'est pas permise par les règlements de la Chambre.

M. BOYCE: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, je dirai que je ne crois pas que mes paroles renferment rien qui soit contraire aux règlements.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Silence. L'honorable député voudra bien s'asseoir. Il faut qu'il accepte la décision du président à moins qu'il n'en appelle à la Chambre; il n'a pas le droit de faire de commentaires sur la décision du président.

M. BOYCE: Puis-je demander laquelle de mes paroles n'est pas parlementaire?

Quelques VOIX: Silence.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable député a le droit de savoir quelles paroles on lui reproche.

M. BOYCE: Je désire savoir lesquelles de mes paroles sont contraires aux règlements.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai décidé que les paroles dont s'est servi l'honorable député à l'égard du représentant de Rainy-River—je ne puis pas me rappeler exactement les termes exacts dans le moment....

M. BOYCE: Je voudrais les connaître.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Malheureusement je ne puis me rappeler dans le moment les termes exacts dont s'est servi l'honorable député, parce que dans le même temps, d'autres députés parlaient entre eux, mais j'ai décidé que les paroles que j'ai entendues renfermaient une insinuation qui me semblait défendue par le règlement. Elle touchait, je crois, à l'honneur d'un des membres de cette Chambre. Cela n'est pas permis.

M. BOYCE: Je répéterai, monsieur le président, ce que j'ai dit afin de rafraîchir votre mémoire. Vous avez dit que vous ne pouviez pas vous rappeler mes paroles bien que vous ayiez déclaré qu'elles n'étaient pas parlementaires. Je désire me soumettre avec le plus grand respect à vos décisions, mais en même temps je désire faire remarquer que les paroles que vous avez condamnées sont celles-ci: "J'ai eu la prévoyance," lorsque vous m'avez interrompu et déclaré que j'enfreignais le règlement...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Je crois que les paroles de l'honorable député étaient assez claires. Si je ne les ai pas interprétées fidèlement, alors elles ne violaient pas le règlement. Elles ont porté dans mon esprit l'idée que l'honorable député prévoyait que l'honorable représentant de Rainy-River agirait d'une façon indigne d'un membre de cette Chambre, et conséquemment j'ai pensé qu'il était de mon devoir de déclarer que ces paroles me paraissaient contraires au règlement, et si l'honorable député ne voulait pas dire cela, alors ses paroles sont parlementaires.

M. BOYCE: Monsieur le président, je n'en étais pas encore rendu à accumuler hypothèses sur hypothèses. Tout ce que je voulais affirmer c'est que ayant eu une discussion avec mon honorable ami et ayant été obligé de quitter la Chambre sachant que je ne pourrais pas être présent lorsque le bill serait discuté de nouveau, j'ai eu la prévoyance—c'est tout ce que j'ai dit—de laisser à mon honorable ami de Simcoe-sud une note expliquant exactement comment j'avais compris la conversation avec mon honorable ami de Rainy-River. C'est là, monsieur le président, ce que je me préparais à dire lorsque vous avez décidé que j'enfreignais les règlements. Je me remets maintenant entre vos mains.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Après cette explication, l'honorable député peut continuer son discours.

M. BOYCE: Je désire dire alors, monsieur le président, que mon honorable ami m'a placé dans une posture malheureuse. Je n'étais pas à mon siège lorsque mon honorable ami a dit qu'il y avait une entente entre lui et moi au sujet de ce bill.

M. CONMEE: Non je n'ai pas dit cela.

M. BOYCE: Voici ce que l'honorable député a dit à la page 5418 du hansard:

> J'ai rencontré l'honorable député (M. Boyce) hier, et je lui ai montré mes amendements que j'ai discutés avec lui. J'ai compris qu'il s'en déclarait satisfait. Il n'y avait qu'un point sur lequel on différait.

Je veux déclarer ici qu'il n'y a jamais eu entre mon honorable ami et moi-même aucune entente concernant aucun article du bill, quelle que soit l'interprétation qu'il apporte à la conversation qui a eu lieu entre lui et moi. Mon honorable ami est venu me trouver disant qu'il voulait me tendre la branche d'olivier au sujet de ce bill. Il se trouvait, disait-il, dans une position difficile, serré entre l'opposition et son chef, et il me dit qu'il voulait me soumettre quel-

ques amendements. Je n'ai consenti à rien, je n'ai pas dit qu'il ne restait qu'un seul point sur lequel nous différions, mais je lui ai répondu que je soumettrais ses propositions à mes collègues, et je ne l'ai pas revu depuis.

M. CONMEE: Je suis bien certain que je n'ai pas dit que l'honorable député avait consenti à quelque chose, et il se trompe s'il croit que je lui ai tendu la branche d'olivier. Je l'ai rencontré sur la rue, et j'ai discuté le bill avec lui; je lui ai montré mes amendements qui atteignaient absolument le même but que l'amendement dont il avait donné avis, et je lui ai dit que je ne croyais pas qu'il en résulterait aucun bien, s'il insistait pour mettre deux années au lieu de trois.

M. BOYCE: Mon honorable ami n'aimerait pas que je répète ce qu'il a dit, n'est-ce pas?

M. CONMEE: Je n'ai aucune objection à ce que mon honorable ami répète tout ce qu'il m'a entendu dire. Je n'ai pas dit hier soir que l'honorable député avait consenti à cela. Si le hansard ne rapporte pas les paroles fidèlement, j'ai le droit de rectification. Voici les paroles auxquelles fait allusion l'honorable député:

Si mon honorable ami veut bien me permettre, j'ai rencontré l'honorable député (M. Boyce) hier; je lui ai montré mes amendements et les ai discutés avec lui. J'ai compris qu'il s'en disait satisfait. Il n'y a qu'un seul point sur lequel nous différons, et c'est celui-ci—je serai franc. L'honorable député par son amendement veut enlever le mot "trois" et substituer le mot "deux". Cela obligerait la compagnie à commencer ses travaux dans deux ans au lieu de trois. Je lui ai fait remarquer que cette compagnie était obligée d'aller demander une loi à Washington avant de pouvoir commencer les travaux; il lui fallait s'adresser à un pays étranger pour pouvoir travailler sur la rivière au Pigeon. Je lui ai fait remarquer aussi que c'était une entreprise plus ou moins difficile, et que la compagnie ne devait pas être embarrassée par des conditions trop strictes, mais qu'on devrait lui donner un temps raisonnable, et que je ne croyais pas que trois années fussent un temps trop long. J'ai compris que l'honorable député avait dit qu'il n'insisterait pas sur ce point.

Je ne dis pas que l'honorable député a consenti. J'admets qu'il a refusé. Mais j'ai compris qu'il s'était déclaré satisfait de l'amendement par lequel je proposais de retrancher la rivière Nipigon et conserver seulement la rivière au Pigeon.

M. BOYCE: Mon honorable ami a-t-il compris qu'il n'y avait qu'un seul point de différence entre nous, savoir celui de fixer deux ans ou trois ans pour commencer les travaux?

M. CONMEE: C'est là une argutie d'avocat. Sur ce terrain mon honorable ami a toujours le dessus sur moi. Je ne puis pas faire de distinction aussi subtile que lui. Si mon honorable ami veut me dire quelle différence il y a entre son amendement et le mien concernant la rivière Nipigon, je pourrai alors, avec mon gros bon sens, réussir à comprendre, mais n'étant pas avocat, je n'ai pas vu de différence. Parce que j'ai, dans la chaleur de la discussion, sans me tenir sur mes gardes, et ne croyant pas que l'on interpréterait mes paroles d'une façon différente, j'ai dit qu'il n'y avait qu'un seul point de différence entre nous, on m'attaque à cause de cela. Je crois que j'avais raison; il y avait un point et c'était le point principal ainsi que je l'ai compris. Quelle est la différence entre sa motion concernant la rivière Nipigon et mon amendement, si je n'accepte pas le sien?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: La motion est adoptée.

(Le comité fait rapport de ses travaux.)

M. CONMEE: J'ai posé une question à l'honorable député et avec tout le respect que je dois à la Chambre je dirai que je devrais avoir une réponse.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai déclaré la motion adoptée.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER THESSALON AND NORTHERN.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du bill (n° 104), déposé par M. Smyth, concernant la campagne du chemin de fer Thessalon and Northern.

Sur l'article 1er.

M. CONMEE: Je voudrais avoir une explication du promoteur de ce bill. La compagnie a été constituée d'abord en 1895 par une loi provinciale l'autorisant à construire un chemin de fer partant d'un point sur la rive de la baie Georgienne ou de la rivière du Sault et allant dans la direction du nord par voie de Thessalon, entièrement sur le territoire de la province d'Ontario. Le bill actuel permet à la compagnie de prolonger son chemin en suivant la même direction jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer du Pacifique, et il contient la déclaration que les travaux sont pour l'utilité générale du Canada. Je suis un défenseur constant des droits provinciaux, et il me semble que les honorables députés de la gauche qui ont defendu ce principe ne peuvent pas appuyer ce bill s'il contient cette déclaration.

M. MACDONELL: Je soulève la question de règlement. L'auteur du bill est absent. En pareille circonstance, paraît-il, il faut s'abstenir de délibérer la mesure et la dicussion serait contraire au règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Ce n'est pas là une question de règlement. Le député, qui porte la parole est dans la question.

M. CONMEE: Voilà qui donne parfaitement la mesure de la logique dont se piquent les députés de la gauche qui se sont toujours posés en champions des libertés provinciales. Ce n'est pas tout. Voici un projet de loi qui empiète sur les droits de la province: Voici une mesure qui enlève à la province son droit de réglementation sur un chemin de fer qui ne franchit pas les frontières de la province; et cependant le premier ministre d'Ontario n'a rien dit à cet égard. Il faudrait réserver l'étude de ce bill jusqu'à ce que le premier ministre de la province d'Ontario nous ait déclaré si ce projet de loi constitue une violation des libertés provinciales. Les membres du comité des chemins de fer le savent parfaitement, au sein de ce comité l'avocat représentant la province d'Ontario s'est opposé au projet de loi à l'étude, parce que, prétend-il, il empiète sur les droits de la province; et cependant, sans une seule ligne tracée par le premier ministre d'Ontario, sans aucun décret en conseil, sans lettre, sans télégramme, sans autorisation quelconque, les députés de la gauche consentent à ce qu'on poursuive l'étude de ce bill, au mépris des vues exprimées par le premier ministre d'Ontario. Je suis étonné de pareille attitude de leur part.

(Le comité rend compte de ses travaux.)

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE PRET A LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

La Chambre reprend la discussion sur la motion de M. Fielding portant 3e lecture du projet de loi (n° 128) tendant à autoriser un prêt à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Quand la Chambre a suspendu ses travaux, j'essayais de mettre en relief l'attitude prise par le chef de l'opposition dans l'amendement qu'il a proposé, à la motion portant adoption de ce projet de loi en 3e délibération. Sans vouloir rien insinuer de dérogatoire envers le chef de l'opposition, j'ai tenu à dire pourquoi tous ceux qui aspirent à voir se réaliser l'indépendance commerciale du Canada, peuvent à bon droit tenir en suspicion les mobiles qui lui ont inspiré cette attitude.

Il y a six ans, les députés de la gauche étaient hostiles à la construction d'un réseau transcontinental destiné à relier les deux océans; à cette époque ils voulaient construire, non pas un réseau transcontinental, mais une ligne partant de North-Bay, sillonnant la région des prairies jusqu'à l'océan Pacifique et cela à l'exclusion absolue de tous nos ports de mer sur la côte de l'Atlantique; or, au souvenir de ces faits, tous ceux qui ont à cœur l'indépendance commerciale du pays peuvent à bon droit tenir en suspicion les mobiles qui ont inspiré l'auteur de la résolution en discussion. A la suite des enseignements qui se dégagent pour eux des deux dernières grandes consultations populaire touchant les vues et les aspirations du peuple canadien, ces messieurs ont-ils renoncé à l'attitude adoptée il y a six ans et se sont-ils ralliés au système tendant à la construction d'un réseau national, d'un océan à l'autre? Est-ce là leur attitude actuelle? S'il en était ainsi, on pourrait supposer que le chef de l'opposition est sincère en nous soumettant cette proposition. Mais ce n'est pas là leur attitude, ils tiennent encore aujourd'hui l'attitude prise il y a six ans. Ils condamnent encore comme absurde la construction de la section orientale du réseau et déplorent l'énorme fardeau dont se trouve grevé notre peuple par la construction de ce chemin de fer. Toutes leurs paroles sont une condamnation directe du système que nous avons adopté en dotant le littoral de l'Atlantique de communications, par voie ferrée au moyen du Transcontinental, avec les ports de mer dont nous désirons le développement et la prospérité. En dépit de cette hostilité de son parti, le chef de l'opposition, simplement parce qu'il représente un comté des Provinces maritimes, cherche à faire croire au peuple au moyen de cette résolution que l'opposition voit d'un œil favorable toute bonne mesure tendant au développement de nos ports maritimes.

L'attitude prise par les députés de l'opposition en 1903 et 1904 et plus tard encore en 1909, tend au développement du commerce uniquement par les ports de mer sur la côte du Pacifique. Cette affirmation est d'une telle exactitude qu'elle ne saurait être révoquée en doute.

Hier, le député de Toronto-nord (M. Foster) se répandait en lamentations sur les fardeaux dont se trouve grevé la génération actuelle, par suite de la dette contractée par la construction de la section orientale du Transcontinental, alors que sans cette section, le trafic récolté par ce réseau ne se dirigeait jamais vers les ports canadiens de l'Atlantique. Voici une autre raison qui nous porte à révoquer en doute la sincérité des députés de la gauche sur cette question: c'est que nous les avons entendus se moquer de l'attitude prise par le premier ministre déclarant qu'il est d'impérieuse nécessité que le Canada se protège, en établissant un réseau entièrement en territoire canadien, afin que notre commerce soit indépendant des privilèges de transit accordés à nos chemins de fer aux Etats-Unis, privilèges qu'on pourrait nous retirer, au premier moment, au

grand détriment des intérêts canadiens. En 1903, le premier ministre affirmait que si le Canada désire assurer son indépendance commerciale, il doit d'abord viser à débarrasser son commerce des entraves créées par cette condition de dépendance, en établissant une ligne en territoire canadien. Les députés anti-ministériels se sont ralliés au chef du Gouvernement à cet égard, et il y a deux ans, durant le débat qui s'est déroulé autour de la résolution soumise par le député de Cumberland, demandant que les importations admises au pays par la voie des ports canadiens bénéficient seules des avantages du tarif de préférence, le député de Toronto-est, un parlementaire distingué, déclara que le privilège de transit était infiniment précieux au Canada et que le Canada doit faire l'impossible pour conserver ce privilège et par là il adoptait une attitude contre laquelle pas un seul de ses collègues n'a soulevé d'objections ; c'est-à-dire qu'à son avis, il est parfaitement convenable que le Canada continue à subir le contrôle des Etats-Unis relativement au trafic transcontinental.

Dans cette conviction, les députés de la gauche ne sauraient guère s'attendre à ce qu'on ajoute foi à leur sincérité, lorsqu'ils prétendent se préoccuper du commerce par des voies canadiennes et par des ports maritimes canadiens. Ils consentent à laisser se perpétuer la situation créée à nos relations commerciales et à ce qu'elles demeurent sous le contrôle direct des Etats-Unis en ce qui concerne le privilège du transit.

Il y a six ans, le premier ministre nous a dit qu'il ne fallait pas temporiser, quand il s'agit d'assurer au Canada une position commerciale indépendante; or, ces paroles du premier ministre sont absolument vraies et aujourd'hui nous commençons à être témoins de leur réalisation. Ceux qui étudient notre situation commerciale doivent demeurer convaincus que si le Canada est appelé à un grand avenir, il doit affirmer, réaliser et maintenir son indépendance commerciale vis-à-vis des Etats-Unis en matière de transports.

Dans leurs journaux partisans, alors qu'ils ont champ libre et que personne n'est là pour répondre à leurs attaques, les députés de la gauche prennent l'habitude de mettre dans la bouche du premier ministre une affirmation portant que le Transcontinental ne coûterait au Canada que $13,000,000. Cet après-midi, le député d'Elgin-ouest (M. Crothers) franchement et sincèrement déclaré qu'on reproche à tort au premier ministre d'avoir déclaré que le Transcontinental ne coûterait que $13,000,000, et c'est là une déclaration qui a sonné agréablement aux oreilles des ministériels, tandis qu'elle a déplu aux collègues de l'honorable député. On me rappelle que le député de Toronto-nord (M. Foster), aujourd'hui même, a répété cette affirmation. Je laisse au député de Toronto-nord (M. Foster) et au député d'Elgin-ouest (M. Crothers) le soin de décider qui a donné la meilleure interprétation des paroles du premier ministre. L'attitude prise par les députés de l'opposition, il y a six ans, et à laquelle ils adhèrent encore aujourd'hui, c'est qu'au lieu de construire un réseau transcontinental, il faut s'arrêter à mi-chemin à travers le continent. En pareille circonstance, le chef de l'opposition prend une attitude anormale en présentant cette motion; car si ces messieurs étaient les maîtres, il ne s'effectuerait guère de transports par la voie des Grands lacs et des ports de l'Atlantique sur un réseau comme celui qu'ils proposent.

Au cours de l'été, il s'acheminerait quelques transports, par barges vers Montréal ou vers Québec, mais le reste de l'année, pas une seule tonne de marchandises ne se dirigerait vers les ports canadiens de l'Atlantique. L'attitude de l'opposition à l'égard du privilège du transit est parfaitement connue, et le Gouvernement actuel, on le sait, a prudemment inséré dans les articles 42 et 43 du traité primitif intervenu avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique une stipulation précise et catégorique touchant l'acheminement des transports par la voie des ports canadiens; or, quand nous constatons qu'ils demandent le renvoi de ce bill au comité dans le but d'y ajouter des " dispositions efficaces " tendant à obliger ces compagnies à remplir la condition qu'elles se sont engagées à réaliser d'une manière certaine et indubitable dans le traité conclu il y a six ans, il est bien permis de se rappeler l'expression " protection suffisante ", formule dont s'est servi l'honorable député, en énonçant son système fiscal. Cet après-midi, j'ai donné lecture de ces deux articles du traité établissant l'attitude prise par le Gouvernement sur cette question. Cette attitude est clairement et loyalement exprimée. La base même sur laquelle repose le système d'où est sorti ce projet de réseau transcontinental, c'est la théorie portant que le Canada doit développer son commerce par voie de ses propres réseaux et de ses ports maritimes. Voilà pourquoi le Gouvernement actuel a conclu ce traité; voilà la raison d'être de la conception de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique; voilà pourquoi l'Etat a prêté son concours financier à la construction de ce réseau; voilà pourquoi on a conclu ce traité que le Gouvernement entend mettre à exécution. Ayant à cœur de voir se réaliser d'une océan à l'autre l'indépendance commerciale du Canada, je dois le déclarer ici, cette indépendance commerciale ne serait pas établie par les députés de la gauche qui, en adoptant pour système la cons-

truction d'un chemin de fer ne sillonnant que la moitié du continent subordonneraient à perpétuité le développement de l'Ouest canadien aux intérêts de la république voisine. En outre, ceux qui ont intérêts à voir nos transports se diriger par des voies canadiennes vers nos propres ports, ont bien droit de s'écrier qu'ils tiennent en suspicion les Troyens de l'opposition, même lorsqu'ils nous apportent leurs dons. On pourrait affirmer que cette proposition des députés de la gauche, ressemble fort à une conversion, à l'article de la mort.

Après avoir fait de l'opposition pendant six années à un chemin de fer transcontinental destiné à développer le commerce par des voies de transport canadiennes et par des ports canadiens, la seule explication que l'on puisse donner pour la résolution de mon honorable ami le chef de l'opposition, s'il est franc et honnête en la proposant à la Chambre, c'est que malgré les déclarations faites par les honorables députés qui siègent derrière lui et autour de lui, malgré la position prise par son parti durant les dernières six années, il en est arrivé enfin à reconnaître le mérite de la proposition faite par le chef du parti libéral, il y a six ans, et à croire que ce projet de Transcontinental a été conçu dans l'intérêt du développement du commerce, par l'intermédiaire des voies de transport canadiennes et au moyen de ports océaniques canadiens. Je tiens à dire en terminant que ceux qui ont foi dans cette entreprise, foi dans les idées qui l'ont inspirée et foi dans son succès final, considéreront que les hommes qui ont proposé ce projet, ont rempli la promesse qui est contenue dans la convention. Il leur semblera que les conditions de la convention avec le Grand-Tronc-Pacifique, seront exécutées. Nous attendrons davantage de leur part que nous ne le ferions de nos honorables adversaires qui, si cela leur avait été possible, n'auraient jamais construit un chemin de fer aboutissant à aucun des ports de l'Atlantique. Je crois que dans les ports que l'on doit développer, là où on espère retirer quelques avantages du grand progrès qui s'est fait au Canada et se continuera encore dans les prochaines années, toutes les personnes intéressées considèreront avec méfiance la résolution du chef de l'opposition et reposeront leur confiance dans le chef du Gouvernement et des honorables députés qui siègent à ses côtés, croyant que leur système politique conduira à la réalisation des idées qui se trouvent à la base même de la construction du nouveau transcontinental.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.B.): En ma qualité de député d'une région maritime, je ne crois pas pouvoir donner un vote silencieux sur cette question qui est regardée comme d'une importance si considérable. Je me crois obligé de dire que je suis persuadé que le but poursuivi par cet amendement n'est pas de rendre service au Grand-Tronc-Pacifique, ni de contribuer à développer les voies de transport du Canada, mais que c'est un vote à surprise, destiné à soulever des préjugés politiques dans les Provinces maritimes. Nous avons entendu ce matin l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) dans un discours chaleureux, qui a duré environ deux heures et dans lequel il a lutté de pied ferme contre le projet dans son entier, c'est-à-dire contre la construction de la partie est du Transcontinental. Il a montré comme il eut été facile au Gouvernement d'accomplir tout ce dont il avait besoin en octroyant une petite subvention de quelques millions de dollars au Grand-Tronc pour construire une ligne à travers les prairies jusqu'à l'océan Pacifique. Il a déclaré que le Gouvernement aurait eu de l'argent de reste pour construire le canal de la baie Georgienne. En un mot, l'honorable député était disposé à tout accepter moins la construction du Transcontinental de Winnipeg dans la direction de l'Est.

Mais mon honorable ami le chef de l'opposition, maintenant qu'il représente un district électoral maritime, n'est pas aussi audacieux que le député de Toronto-nord. Le chef de l'opposition dit que le parti conservateur engage la lutte avec le premier ministre en disant que lui et ses amis sont hostiles à l'établissement d'une ligne transcontinentale. Quelle changement, quelle conversion dans l'esprit de mon honorable ami le chef de l'opposition pendant les dernières trois ou quatre années, je pourrais même dire dans la dernière année. Le député de Toronto-nord a parlé de la stérilité de la région à travers laquelle cette voie va courir de Moncton à Québec, et il a demandé dans son langage spécial: Quels produits locaux avons-nous de Moncton à Québec pour alimenter un grand chemin de fer? Il a posé ensuite la même question: Quels produits locaux de Québec à Winnipeg alimenteront une grande ligne de chemin de fer? Il oubliait apparemment que l'objet de cette grande entreprise n'était pas local du tout, bien qu'elle soit destinée jusqu'à un certain point à faire du trafic local. Son but principal est toutefois de transporter les produits des provinces des prairies jusqu'à l'est, de nous rendre indépendants de nos voisins du sud et de nous placer dans la position que réclament la dignité et l'importance du Canada.

Durant les dernières semaines on a beaucoup discuté en cette Chambre sur le prix de ce chemin de fer, et aujourd'hui quelques honorables députés ont déclaré qu'il coûterait de $130,000,000 à $135,000,000. Mais mes honorables amis n'ont pas dit que si nous dépensons $130,000,000 nous ne donnons pas cette somme à quelque compagnie, sous la forme d'une subvention;

nous ne faisons pas comme le gouvernement conservateur a fait quand il est venu en aide au Pacifique-Canadien; nous ne donnons pas à ce chemin de fer des centaines de millions de dollars en terres ou en argent, que les promoteurs mettront dans leurs poches et nous ne leur donnons pas pouvoir de taxer le public de la somme qu'ils leur plaira de fixer comme tarifs de transports. Non, nous construisons un chemin de fer qui, c'est vrai, coûtera peut-être $135,000,000 mais nous possédons la voie ferrée, nous en possédons chaque pied, chaque rail, et après les premières sept années nous recevrons 3 p. 100 d'intérêt sur le coût total de la construction et après cinquante ans le chemin de fer nous fera retour, et il deviendra notre propriété absolue sans que nous devions un seul dollar.

Mais quelqu'un pourrait dire: Quelle est l'avantage de cette partie de la ligne qui va de Québec à Winnipeg? Veut-il dire que dans cinquante ans d'ici une voie ferrée qui traversera cette immense région pendant 1,000 milles de forêt vierges et qui atteint les grandes prairies ne vaudra pas les $135,000,000 que nous y consacrons? Monsieur l'Orateur, si je n'avais pas plus foi dans l'avenir de ce pays et si je croyais que ce chemin de fer dans cinquante ans d'ici ne vaudrait pas l'argent que nous dépensons, je quitterais le Canada par le premier train. Nous avons entendu parler des grandes difficultés que nous allons éprouver par suite de la garantie des obligations.

L'honorable député de Toronto-nord a aussi déclaré ici ce soir que ce chemin de fer traverse une partie de la grande région du Nord-Ouest sur une distance d'environ 1,000 milles, de Winnipeg aux montagnes Rocheuses, région qui s'étend d'un seul tenant sur une longueur de 1,000 milles et qui est la plus fertile qui existe sur tout le continent américain; quelqu'un dira-t-il alors qu'un chemin de fer qui traverse une contrée comme celle-là ne pourra pas payer l'intérêt du coût de la construction? On oublie que la voie ferrée depuis les montagnes Rocheuses jusqu'au Pacifique a des rampes qu'aucun autre transcontinental n'a jamais rêvé de posséder. Nous bénéficions de rampes de moins 1 p. 100 pour traverser les montagnes Rocheuses, et nous avons une voie ferrée sur laquelle on peut remorquer les marchandises lourdes par tonne et par mille à un prix moindre qu'on ne le peut sur l'Intercolonial, et pourtant on dit que cette voie ferrée ne payera pas l'intérêt de l'entreprise. Je crois que la meilleure preuve que l'on puisse donner de la sagesse du Gouvernement quand il s'est lancé dans cette entreprise, c'est le fait que même nos honorables adversaires sont obligés d'admettre que la voie ferrée traverse cette région magnifique; ce fait, dis-je, est une garantie suffisante qu'elle payera toutes ses dépenses.

Mon honorable ami, le chef de l'opposition, tout en étant converti ou en étant obligé de se convertir à l'idée de la construction d'un chemin de fer transcontinental, trouve que l'on fait une erreur en construisant une partie de ce chemin de fer entre Québec et Moncton et je désire consacrer quelques minutes à cette partie de cette grande entreprise. Le chef de l'opposition déclare que nous dépensons $35,000,000 pour avoir un chemin de fer qui n'est que de 29 milles plus court que l'Intercolonial. Mais mon honorable ami ne comprend pas que s'il est possible que la longueur véritable de cette voie ferrée soit moindre de 29 milles que l'Intercolonial, ce n'est pas de 29 milles mais de 100 milles même de 200 milles qu'elle est plus courte au point de vue du transport. Et quand vous parlez de transport c'est simplement une question d'argent, c'est simplement une question de coût de transport par tonne de marchandise d'un endroit donné à un autre endroit donné. Si mon honorable ami désire discuter ce qu'il en coûtera pour transporter une tonne de marchandises de Québec à Moncton par l'Intercolonial ou par la nouvelle voie ferrée, alors je prétends que la distance sera de deux ou trois cents milles plus courte par la nouvelle ligne que par l'Intercolonial. Des ingénieurs compétents nous disent que la même machine avec la même équipe d'un train qui remorquera 35 ou 40 wagons chargés tels que les trains sont composés aujourd'hui, de Québec à Moncton par l'Intercolonial, remorquera 60 ou 70 wagons chargés sur la voie du Transcontinental, c'est-à-dire en réalité, un chargement double. En plus, vous avez une moyenne d'augmentation de vitesse d'environ 10 milles à l'heure. Je crois que je suis dans le vrai en disant que pour toutes les questions de transport, le Transcontinental entre Québec et Moncton sera d'une longueur moitié moindre ou guère plus que la moitié de la ligne de l'Intercolonial. Mon honorable ami oublie une autre chose, c'est qu'après avoir atteint ce que l'on appelle Grand-Falls au Nouveau-Brunswick, il y a en réserve des quantités immenses de marchandises pour le transport.

On peut descendre le fleuve Saint-Jean jusqu'à Saint-Jean où vous pouvez aller jusqu'à l'embranchement du Canada-Eastern et de là à Saint-Jean et dans l'un ou l'autre cas, la distance jusqu'à la mer est plus courte de 70 ou 80 milles que par la voie de Moncton. Examinez cette question en vous plaçant à un point de vue de génie civil quelconque et vous serez forcé d'admettre que le Gouvernement en construisant cet voie ferrée n'a pas seulement réduit la distance, mais a rendu possible la

conservation du commerce sur le territoire canadien et la possibilité de le diriger dans des ports canadiens.

Je tiens à dire brièvement que l'amendement proposé par l'honorable chef de l'opposition (M. R. L. Borden) à la 3e lecture de ce bill, ne s'impose pas de lui-même au jugement de la Chambre. J'ai déclaré au début de mes observations que, suivant moi, il était à craindre que cet amendement ait été conçu dans un but politique et non pour rendre service aux ports maritimes. Si mon honorable ami avait été aussi sincère qu'il voudrait nous le faire croire, il y a plusieurs propositions qu'il aurait pu faire et au sujet desquelles nous n'aurions eu aucune discussion, mais qu'au contraire nous aurions été trop heureux d'étudier avec lui. Par exemple, supposez qu'il nous ait dit que dans le cas où la division de Lévis à Moncton serait construite avant la ligne de Winnipeg à Québec, une convention aurait pu être faite, par laquelle le Grand-Tronc-Pacifique aurait été forcé de transporter le fret qui n'aurait pas été indiqué d'une façon spéciale par l'expéditeur, par la voie du Transcontinental de Lévis à Moncton et jusqu'à la côte, nous aurions accepté volontiers de discuter cette question avec lui. Ou s'il avait proposé que lorsque par la voie du Transcontinental de Lévis à Moncton serait construite, une subvention pourrait être accordée par le Gouvernement, ou quelque autre moyen pourrait être pris afin de fournir un bateau transbordeur sur le fleuve, de façon à mettre le Grand-Tronc-Pacifique dans la même situation qu'il l'aurait été si le pont de Québec avait été terminé, alors nous aurions été heureux de discuter encore cette question avec lui, parce qu'il se serait agi de mesures pratiques qui, finalement, auraient accordé des avantages aux ports maritimes.

Mais qu'a-t-il proposé? Il nous a proposé de forcer de quelque manière le Grand-Tronc-Pacifique à diriger ces marchandises vers des ports de mer canadiens. Voyons un peu ce que cela veut dire. Cela veut dire qu'arrivées à Montréal, ces marchandises devront être dirigées par l'une ou l'autre des deux voies: par le Pacifique-Canadien, ou peut-être par le Grand-Tronc, jusqu'à Sherbrooke, et en suite par le Pacifique-Canadien de Sherbrooke à Saint-Jean; ou d'autre part par l'Intercolonial, de Montréal à Saint-Jean ou à Halifax. Examinons l'une ou l'autre de ces propositions et vous en reconnaîtrez le ridicule si vous vous donnez la peine de les analyser au point de vue de l'exploitation des chemins de fer. Quand un chargement complet de marchandises à provenance des montagnes Rocheuses ou d'Edmonton et à destination de la côte de l'Atlantique arrive à Montréal, on en effectue le transfert au Pacifique-Canadien ou à l'Intercolonial, et le Pacifique-Canadien ou l'Intercolonial n'est rémunéré que proportionellement à la longueur du parcours sur lequel il effectue le remorquage. Si le Grand-Tronc-Pacifique remorquait un wagon de marchandises d'Edmonton à Montréal, et là demandait à la compagnie du Pacifique-Canadien de le remorquer jusqu'à Saint-Jean moyennant une taxe proportionnelle à la longueur du parcours par rapport à la distance totale, les administrateurs de cette dernière compagnie ne feraient qu'en rire. Bien plus, si vous demandiez à l'Intercolonial d'effectuer ce remorquage au même taux, et cela durant les cinq années qui s'écouleront peut-être avant que le pont de Québec ait été reconstruit et soit utilisable, le déficit annuel, au lieu d'être de $300,000 ou de $400,000 par année, serait de $4,000,000 ou de $5,000,000. Cependant, c'est la proposition que, pour des fins politiques, l'honorable député demande à la Chambre d'adopter. Quant à moi, et je parle bien pénétré du devoir que m'impose ma situation de représentant des Provinces maritimes en cette Chambre, je voterai sans hésitation contre cet amendement. Je n'hésite pas à dire qu'à mon avis ce n'est pas là une proposition acceptable, ni au point de vue du sens commun, ni au point de vue de la bonne exploitation du chemin de fer, ni à aucun autre point de vue. Son but est simplement politique. Si l'honorable député la soumet, c'est simplement parce qu'il espère s'assurer de cette manière l'appui d'électeurs dans les Provinces maritimes; mais je tiens à lui dire que la population des Provinces maritimes entend parler depuis trop longtemps de cet épouvantail du Grand-Tronc-Pacifique pour se laisser prendre à une ombre comme celle qu'il nous montre aujourd'hui. La campagne électorale de 1904, dans les Provinces maritimes, s'est faite entièrement sur la question du Grand-Tronc-Pacifique. Le parti conservateur n'a pas alors prétendu, comme le fait aujourd'hui l'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster), qu'il n'y avait pas lieu de construire le chemin; il a prétendu que le tronçon de l'Est, de Québec à Moncton, ne serait pas construit. Il a prétendu que le terminus du chemin serait à Québec, que le Gouvernement ne s'était jamais proposé de le prolonger au delà de Québec, ou qu'il le construisait jusqu'à Québec en vue seulement de développer Portland. Il fut publié et distribué par tout le Canada des caricatures dont le but était de montrer comment Portland était favorisé au détriment du Canada, comment on ne s'était jamais proposé de prolonger le chemin de fer au delà de Québec.

Au dire d'un honorable député à mes côtés, on déclara même qu'on ne se proposait pas de le prolonger au delà de Gravenhurst. Les conservateurs ont demandé aux

électeurs de voter pour eux parce que le Gouvernement ne se proposait pas d'exécuter la promesse qu'il avait faite de construire le chemin. Maintenant le chemin a été construit jusqu'à Moncton. Il a été construit dans des conditions qu'on peut dire qu'il n'en existe pas de pareil dans la Confédération aujourd'hui. Si ces honorables députés voulaient bien examiner ces ouvrages comme je l'ai fait sur une grande distance, noter l'excellence du travail et les pentes douces qui ont été établies, ils ne pourraient se défendre de conclure que le Gouvernement était pour le moins sincère en déclarant à la population des Provinces maritimes son dessein de construire ce chemin de fer. Les habitants de ces provinces savent qu'il a été construit jusque dans les ports de Saint-Jean et d'Halifax. Ils savent de quel côté sont leurs amis, et de quel côté ceux qui sont désireux de leur venir en aide. Les habitants des Provinces maritimes savent que la majorité des membres de cette Chambre, qui a de vive force fait voter ce projet de construction du Grand-Tronc-Pacifique, en dépit de la violente opposition des honorables députés de la gauche, va continuer la lutte, et va prendre tous les moyens nécessaires et sages pour assurer l'exécution de ce projet tel qu'il a été conçu à l'origine, et pour obtenir le transport des marchandises canadiennes uniquement par des voies canadiennes et vers des ports de mer canadiens. Plein de confiance dans le premier ministre, convaincu que les habitants des Provinces maritimes ont confiance en lui et dans son Gouvernement, je n'hésite pas à voter contre cette proposition, et je me flatte qu'en ce faisant, j'aurai l'approbation de la grande majorité des électeurs des Provinces maritimes, car cet amendement n'est proposé que dans l'espoir d'en obtenir un avantage politique, et non pas avec un sincère désir d'avancer les intérêts de la population de ces provinces.

M. A. B. CROSBY (Halifax): Je ne me proposais pas d'ouvrir la bouche sur le sujet de la motion dont la Chambre est saisie ce soir; mais après avoir prêté l'oreille au discours de l'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) et aux allusions qu'il a faites à la Nouvelle-Ecosse, je croirais manquer d'égard envers mes commettants en me bornant à voter sans rien dire. Cette question du chemin de fer transcontinental a été débattue à fond, notamment en 1904, alors que les habitants des Provinces maritimes furent amenés à croire qu'à très brève échéance, et certes bien avant 1908, nous aurions le chemin de fer transcontinental à la ville de Halifax pour le plus grand avantage de la province de la Nouvelle-Ecosse. Il avait été fait une contre-pétition, mais je ne me propose pas

d'en entretenir la Chambre ce soir. En 1904, la province entière de la Nouvelle-Ecosse se jeta du côté ministériel, et pourquoi? Parce que les chefs et les candidats du parti libéral avaient présenté aux électeurs un tableau éclatant du développement de la province une fois ce projet mené à bonne fin.

Les électeurs, trompés dans une certaine mesure, votèrent en faveur des candidats libéraux. Aussi il n'y eut pas un seul conservateur d'élu dans la Nouvelle-Ecosse. En 1904, l'honorable député (M. Macdonald) avait été élu dans Pictou par 432 voix de majorité; en 1908, il a été élu par 309 voix, et les apparences sont qu'à la prochaine élection il sera battu, surtout quand les électeurs auront été instruits du traitement dont l'Intercolonial a été l'objet de la part du Grand-Tronc. Le ministre des Chemins de fer s'apercevra que dans les Provinces maritimes, la compagnie du Grand-Tronc n'est pas vue d'un très bon œil. Récemment l'honorable ministre nous a déclaré ici que le Grand-Tronc n'avait pas très bien traité le chemin de fer intercolonial. Il n'ignore pas qu'on fondait de grandes espérances sur cette fameuse convention négociée par M. Blair entre le Grand-Tronc et l'Intercolonial. Mais, je le demande à chacun des honorables membres de la députation, en est-il résulté des merveilles, ou plutôt l'Intercolonial ne se trouve-til pas en moins bonne posture qu'avant la conclusion de ce marché. La population de la Nouvelle-Ecosse ne fonde pas de grandes espérances sur ce que pourra faire la compagnie du Grand-Tronc, à moins que le Gouvernement ne prenne sur lui d'imposer des conditions qui assurent à la province de la Nouvelle-Ecosse et au port d'Halifax une juste part du trafic. Je crois que le mouvement du commerce est assez actif au Canada pour alimenter les ports de Saint-Jean, d'Halifax et de Sydney, si vous voulez, pourvu que les marchandises nous soient transmises. En 1904, la ville d'Halifax a élu deux libéraux, et la majorité de l'un d'eux, M. Roche, a été de 600; mais en 1908, M. Borden a été élu à la jolie majorité de 750. Cela indique-t-il que les habitants de la Nouvelle-Ecosse aient beaucoup de confiance dans ce projet ou dans la compagnie du Grand-Tronc? Il ne semble pas qu'on en puisse conclure que les habitants d'Halifax, qui sont intelligents et se rendent compte de ce qui est de leur intérêt, ont beaucoup de confiance dans cette entreprise. En 1904, le comté de Colchester a nommé un libéral à la majorité de 190; mais en 1908, c'est un conservateur qui a été élu, à peu près à la même majorité. Le comté de Cumberland en 1904, s'est fait représenter ici par un libéral dont la majorité a été de plus de 700 voix; mais en 1908 c'est un conservateur qui a

été élu à la majorité de près de 500 voix. Va-t-on conclure de là que les habitants de la Nouvelle-Ecosse approuvent entièrement cette proposition? J'ai prêté l'oreille à la discussion qui s'est faite ici, et il ne saurait y avoir le moindre doute que le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique forment une seule et même compagnie; la seule différence c'est que la compagnie du Grand-Tronc est prépondérante à tous égards et que ce que le Grand-Tronc désire se fera, à moins que le Gouvernement ne prenne sur lui d'insérer dans le contrat une stipulation de la nature que le demande la gauche ce soir.

Dans le comté de Lunenburg, en 1904, le député libéral représentant cette circonscription a obtenu 450 voix de majorité; mais en 1908, il n'a pu obtenir que 200 voix. Au dernier parlement, le comté d'Antigonish était représenté par un libéral, nommé à la majorité de 800 voix; mais celui qui représente cette circonscription à l'heure qu'il est n'a pu obtenir qu'à peu près 20 voix de majorité. Dans Cap-Breton-sud, il a été nommé un conservateur en 1908 à une assez forte majorité, tandis qu'en 1904 le comté avait élu un libéral à plus de 300 voix de majorité. Le député libéral qui représente actuellement Cap-Breton-nord n'a obtenu qu'une majorité très réduite. On a insisté beaucoup pour obtenir un recensement des bulletins dans cette circonscription, et on prétend maintenant que si ce recensement avait été autorisé, il y aurait de grandes chances que le représentant actuel ne siégeât pas ici ce soir. Au dernier parlement, Digby était représenté par un libéral dont la majorité avait été de 800, mais un conservateur le représente aujourd'hui, et sa majorité a été de 200 voix.

M. BLACK: Parlez-nous d'Inverness?

M. CROSBY: Le représentant actuel d'Inverness a été élu autant par les conservateurs que par les libéraux, et peut-être si certains incidents ne s'étaient pas produits, le résultat aurait-il été tout autre dans Inverness, comme son représentant ne l'ignore pas.

M. LAW: Qu'avez-vous à dire de Yarmouth?

M. CROSBY: Yarmouth est un comté annexionniste, et il s'attache naturellement à la fortune des libéraux.

M. BLACK: Que dites-vous de Hants?

M. CROSBY: L'honorable député (M. Black) sait ce qui l'a sauvé de la défaite dans Hants, et il n'est pas probable qu'il soit sauvé encore une fois de cette manière. Il n'a rien dans Hants dont il puisse se vanter; dans tous les cas, sa majorité ne vaut pas la peine qu'on en parle.

M. BLACK: J'ai eu la plus forte majorité qui ait jamais été donnée depuis la confédération.

M. CROSBY: Votre passage des rangs des conservateurs dans ceux des libéraux a été si subit que certains électeurs ne savaient pas que vous étiez libéral. Je veux dire que le peuple de la Nouvelle-Ecosse et des Provinces maritimes en général n'a pas d'autre désir que de voir le chemin de fer transcontinental construit Nous ne nous opposons pas, comme voudrait le faire croire l'honorable député de Pictou, à la construction d'un autre chemin de fer transcontinental mais nous nous opposons à la façon extravagante avec laquelle on le construit. Nous sommes ici pour suggérer d'autres manières de procéder en ce qui concerne les installation et en ce qui concerne la construction de la voie. Si c'est le Gouvernement qui doit construire ce chemin, nous demandons que ce soit une route pour le Canada et le Canada seul, pas une route dont la tête de ligne sera à Portland. Nous demandons au Gouvernement d'insérer dans la convention une clause qui obligera, non le Grand-Tronc-Pacifique, mais le chemin de fer du Grand-Tronc à transporter les produits de l'Ouest à Saint-Jean, à Halifax et autres ports de l'Atlantique. Ce que nous voulons c'est d'avoir franc jeu. Le Canada pour les Canadiens. Ce cri est tellement accaparé par les honorables députés de la droite qu'il nous est difficile d'être les premiers à le dire. Il fut un temps où nous ne l'entendions pas si souvent chez eux, mais maintenant, il nous faut nous lever très tôt pour pouvoir dépasser quelques-uns des membres de la droite. C'est à dire lorsqu'ils expriment ce sentiment; mais lorsqu'il s'agit des faits, lorsqu'il s'agit de voir à ce que les produits canadiens passent par les ports canadiens, et à ce que les marchandises étrangères venant au Canada nous arrivent par les ports canadiens, cela est différent. En terminant, je veux dire que nous, de la partie est du Canada, avons fait tout ce que nous avons pu et sommes prêts à faire davantage pour établir l'ouest; nous avons toujours envoyé au Parlement des hommes qui ont été prêts à appuyer les grandes entreprises dans l'intérêt du Canada. Nous sommes aujourd'hui aussi désireux que jamais de le faire. Si les produits canadiens sont exportés par les ports canadiens de l'Atlantique, et si les marchandises importées nous viennent par les ports canadiens de l'Atlantique, le chemin de fer intercolonial en bénéficiera tout autant que le reste du pays. Le malheur est que le chemin de fer intercolonial ne reçoit aujourd'hui ni les marchandises de l'Est ni celles de l'Ouest parce qu'il se trouve dans une situation très désavantageuse, et je crains qu'il ne reste dans cette situation si l'on persiste dans la ligne de conduite actuelle. Mais si nous devons avoir deux chemins,

tâchons de nous assurer que les produits venant de l'Ouest se rendent aux ports canadiens de l'Atlantique, afin que nous ayons une part raisonnable de ce commerce.

M. W. S. LOGGIE (Northumberland, N.-B.) : Monsieur l'Orateur, l'honorable préopinant, (M. Crosby) semble s'être éloigné beaucoup de la proposition soumise à la Chambre. Il nous a promenés à travers les questions politiques traitées durant la dernière lutte dans un grand nombre des comtés de sa province, mais il n'a pas soumis à la Chambre une seule bonne raison pour que l'amendement proposé par le chef de l'opposition soit adopté. Je veux faire quelques remarques au sujet de cette motion. L'une de ses propositions est à l'effet de forcer la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de faire paser le trafic par des voies canadiennes et par les ports océaniques du Canada, et de prohiber les diversions commandées par l'expéditeur. Il ne nous a pas donné le moindre semblant de preuve pour démontrer quel pouvoir nous avons sur la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.

Si je comprends bien la proposition actuelle, nous ne prêtons pas un seul sou à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc et si cette compagnie ne reçoit rien du Parlement, pourquoi tenterions-nous de l'obliger à faire quelque chose pour nous? Cependant l'honorable député prétend que nous devrions obliger la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à transporter le trafic par des voies canadiennes. Il n'est guère nécessaire de rappeler à l'honorable député que le Grand-Tronc-Pacifique est déjà obligé de le faire en vertu d'un contrat signé et scellé. Il me semble donc que le fait de placer cet amendement devant la Chambre en cette occasion est tout simplement, comme l'a déjà dit un honorable député, un attrapevote de censure contre le Gouvernement. A mon sens, si le principe du contrat ou du contrat amendé de 1904 eut été appliqué à la section des prairies comme il a été appliqué à la section des montagnes, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne serait pas ici aujourd'hui pour nous demander un emprunt. Lorsque ce projet nous a été présenté l'on s'attendait à ce que la compagnie paierait 25 p. 100 du coût de la construction; mais, malheureusement pour elle, elle a estimé le coût de la section des prairies à environ $19,000 par mille et a en conséquence demandé un maximum de $13,000 par mille. On a donné une bonne explication du fait que le coût a été plus élevé qu'on ne l'avait prévu, mais par suite de cette limitation à $13,000 par mille au lieu de 75 p. 100 du coût réel, la compagnie est ici aujourd'hui nous demandant virtuellement de mettre la section des prairies sur la base de 75 p. 100 du coût réel. L'honorable chef de l'opposition nous a dit aujourd'hui qu'il y a danger imminent que le blé provenant des provinces de l'Ouest soit transporté aux ports de mer américains, ajoutant qu'il serait dévié à Superior-Junction et transporté à Port-Arthur, de là par eau à Midland, puis par le chemin de fer du Grand-Tronc, aux ports américains. A mon avis, c'est là une excellente réponse à la proposition primitive de l'honorable député que nous aidions à construire un chemin allant à North-Bay, puis que nous passions le trafic au chemin de fer du Grand-Tronc. S'il y a aujourd'hui danger que le trafic qui va à Midland soit ensuite transporté à Portland, n'y aurait-il pas danger que tout le trafic qui pourrait être transporté à l'avenir par le Grand-Tronc-Pacifique fut transmis à North-Bay au chemin de fer du Grand-Tronc? Dans ces circonstances le chemin de fer intercolonial deviendrait une impossibilité commerciale, car il y aurait de bonnes raisons de craindre que tout le trafic allât aux ports de mer américains au lieu des ports de mer des Provinces maritimes. Le Gouvernement n'a-t-il pas fait preuve de sagesse en rejetant cette proposition lorsqu'elle lui a été présentée? Mon honorable ami craint beaucoup que le trafic n'aille temporairement aux ports américains, à cause du malheur qui est arrivé au pont de Québec, et du non achèvement du chemin entre le lac Supérieur et le littoral. L'honorable député nous pose cette question, mais nous démontre-t-il comment cela peut se faire, à moins que l'Intercolonial ne transporte le grain pour rien. Il parle de lui faire transporter le blé à 2 sous le boisseau de Montréal à Halifax. Mais si l'on considère que deux sous le boisseau équivalent à quatre sous par 100 livres, soit $16 pour un wagon de 40,000 livres, nous pouvons comprendre qu'on ne puisse pas administrer un chemin de fer avec succès dans ces conditions.

M. R. L. BORDEN: Je citais la réponse donnée par le Gouvernement. Ce n'est pas ma propre déclaration.

M. LOGGIE: L'honorable député citait la réponse donnée par le Gouvernement mais il doit comprendre qu'à ce prix nous ne pourrions transporter beaucoup de trafic et avoir un solde du bon côté du grand livre. Cela n'est pas pratique. Comment pourrions-nous transporter du grain à une distance de 800 milles pour le même prix que pour 150 milles? Et le résultat eut été exactement le même si le chemin de fer eut été d'abord à North Bay et si l'on eut ensuite transmis les produits au chemin de fer du Grand-Tronc et au chemin de fer Intercolonial pour aller à nos ports du littoral.

Les dangers mêmes dont parle mon honorable ami offrent la meilleure preuve

que le Gouvernement a bien fait de ne pas adopter la ligne de conduite préconisée par lui, et nous devons féliciter le très honorable ministre et ses collègues du fait qu'ils ont été assez rusés comme hommes politiques et comme hommes d'affaires pour ne pas consentir au projet proposé par le Grand-Tronc-Pacifique savoir, de construire jusqu'à North-Bay.

Laissez-moi vous donner une ou deux raisons pour lesquelles il était sage de construire la voie à travers la partie nord des provinces d'Ontario et de Québec, afin que le blé du Nord-Ouest put se rendre à nos ports maritimes. A partir de Winnipeg, nous avons une voie virtuellement plane. Si je comprends bien, une déclivité de quatre dixièmes permet à une locomotive qui peut mettre un convoi en mouvement sur une voie plane de la traîner sur tout le parcours. Nous avons donc entre Winnipeg et Québec une voie virtuellement plane. Nous pouvons donc faire transporter le grain de l'Ouest moyennant un prix aussi bas en réalité jusqu'à Superior-Junction et de là à Port-Arthur qu'on peut le faire transporter par eau à Midland et de là à Montréal. De plus, lorsque le grain est rendu à Québec, nous pouvons l'envoyer à nos ports du littoral. J'admets que la distance est plus longue qu'entre Québec et Portland, mais qu'avons-nous en échange? Et c'est là le point important, dès qu'il s'agit de faire transporter ce blé par une voie plane de Winnipeg à Québec. Une fois rendu à Québec, il est beaucoup plus près de nos ports du littoral que si vous le faites venir à Montréal pour le transmettre au chemin de fer Pacifique-Canadien ou à l'Intercolonial. Comment égalisez-vous cette différence avec la route de Québec à Portland? La distance entre Québec et Portland est beaucoup moindre qu'entre Québec et notre littoral de l'Atlantique. Mais nous avons ceci pour compenser cette différence. Permettez-moi de vous citer les paroles de Butler qui était alors ingénieur en chef de la commission de transport. Dans les documents de la session de 1905, il nous dit que l'on peut faire mouvoir dix convois chargés par jour dans les deux directions sur le chemin de fer transcontinental sur un parcours de 486 milles moyennant $2,970,864.54. Pour faire cette même besogne sur le chemin de fer intercolonial, avec une pente de 7 p. 100 combien cela coûtera-t-il? Cela coûtera $5,128,409.06, soit une différence de $2,157,-554 pour la circulation durant l'année de dix convois chargés par jour. Puis, il y aura en outre la différence pour le transport des voyageurs. Qu'est-ce que cela veut dire? Nous avons entendu aujourd'hui des commentaires défavorables au sujet du coût de la division entre Québec et Moncton. Je croyais que le coût en était de $30,000,000, mais l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) dit qu'elle atteindra $35,000,000. N'est-ce pas là un placement profitable pour le Grand-Tronc-Pacifique? S'il doit payer l'intérêt à 3 p. 100 sur $35,000,000 cela s'élèvera à environ $1,050,000, et l'on dit que les frais d'exploitation dépasseront $2,000,000, de sorte qu'il pourrait, par la construction de la division entre Québec et Moncton économiser $1,-000,000 par année sur ce qu'il lui en coûterait pour expédier par le chemin de fer intercolonial même si le transport ne lui coûtait rien. De sorte qu'il épargnera l'intérêt sur le coût réel des convois entre Québec et Moncton.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) disait aujourd'hui même que nous ferions bien d'aller lentement et de ne pas faire de trop fortes dépenses pour la division entre Moncton et Québec. Je dis au contraire qu'il faut construire le plus tôt possible cette section, ainsi que la section entre Québec et Winnipeg. L'honorable premier ministre dit qu'il est de notre devoir de voter la construction de la section des prairies; c'est donc la construction de toute la ligne qu'il faut hâter, depuis Moncton jusqu'aux côtes du Pacifique et le plus tôt cela sera fait, le mieux ce sera pour le trafic du pays.

Je ne veux pas retenir la Chambre longtemps, mais j'ai cru qu'il était de mon devoir de prendre la parole sur une importante question qui affecte les intérêts des Provinces maritimes. Il n'y a pas de doute que demain les journaux publieront cette résolution du chef de l'opposition avec des gros titres disant que les conservateurs défendent les intérêts des Provinces maritimes et que le Gouvernement les sacrifie. L'honorable chef de l'opposition ne désire pas plus que moi que le blé des plaines de l'Ouest soit expédié par les ports canadiens de l'Atlantique. C'est ce que désirent tous les représentants des Provinces maritimes. Son projet pour le transport du blé, ne concerne que celui qui reste à Midland parce qu'il est impossible de l'expédier à Montréal avant la clôture de la navigation. La question du transport par un port canadien ou un port américain ne se présente qu'en hiver et la quantité à transporter durant cette saison ne peut pas être considérable, mais les bénéfices que retireront les ports canadiens de l'Atlantique, quand le Transcontinental sera terminé, sont incalculables.

Il est vrai que des sommes considérables sont engagées dans la construction de ce chemin. L'honorable premier ministre avait dit que le coût net du chemin pour le pays, serait de $13,000,000. Comme il l'a expliqué aujourd'hui, ce calcul était basé sur les estimations des ingénieurs; ces estimations n'étaient pas celles du Gouvernement mais des ingénieurs chargés de l'entreprise

D'après les estimations revisées nous aurions un chemin de fer de premier ordre d'un océan à l'autre. qui coûtera au pays environ $40,000,000. Sur toutes les autres sommes que nous plaçons dans l'entreprise nous touchons l'intérêt; c'est absolument comme si cet argent nous était remboursé, et que nous le déposions dans une banque à intérêt. Si je compare ce marché avec celui du Pacifique-Canadien, il me paraît infiniment plus avantageux pour le pays, que le premier.

J'espère que l'honorable député de la gauche qui a proposé cet amendement consentira à le retirer, vu que rien ne s'y oppose dans les circonstances. C'est le conseil que je lui donne.

(L'amendement de M. R. L. Borden, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Ames,	Lewis,
Armstrong,	Macdonell,
Arthurs,	MacCall,
Barker,	McCarthy,
Barr,	Maddin,
Beattie,	Magrath,
Blain,	Marshall,
Borden (Halifax),	Meighen,
Boyce,	Middlebro,
Bradbury,	Nantel,
Bristol,	Northrup,
Burrell,	Owen,
Campbell,	Perley,
Chisholm (Huron),	Porter,
Cowan,	Price,
Crosby,	Reid (Grenville),
Crocket,	Roche,
Crothers,	Russell,
Currie (Simcoe),	Schaffner,
Daniel,	Sexsmith,
Doherty,	Sharpe (Lisgar),
Donnelly,	Sharpe (Ontario),
Edwards,	Smyth,
Elson,	Sproule,
Foster,	Stanfield,
Fraser,	Staples,
Goodeve,	Taylor (Leeds),
Gordon (Nipissing),	Taylor (New-Westminster),
Haggart (Winnipeg),	Thoburn,
Henderson,	Wallace,
Herron,	White (Renfrew),
Hughes,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Jameson,	Worthington,
Lake,	Wright.—70.
Lancaster,	
Lennox,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Allen,	McCoig,
Aylesworth,	McColl,
Bickerdike,	McCraney,
Black,	McGiverin,
Borden (sir Fred.),	McIntyre (Perth),
Boyer,	McIntyre (Strathcona),
Brodeur,	McKenzie,
Brown,	McLean (Huron),
Bureau,	McMillan,
Calvert,	Major,
Carrier,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Cash,	Mayrand,
Chisholm (Antigonish),	Meigs,
Chisholm (Inverness),	Michaud,
Clark (Red Deer),	Miller,
Clarke (Essex),	Molloy,
Congdon,	Nesbitt,
Conmee,	Neely,
Currie (Prince-Edouard),	Oliver,
Delisle,	Papineau,
Demers,	Pardee,
Dugas,	Parent,
Ecrément,	Paterson,
Ethier,	Pickup,
Fielding,	Prowse,
Fisher,	Rankin,
Fortier,	Reid (Ristigouche),
Fowke,	Richards,
Gauvreau,	Rivet,
Geoffrion,	Robb,
Gervais,	Ross,
Girard,	Roy (Montmagny),
Gladu,	Savoie,
Graham,	Schell,
Guthrie,	Sealey,
Harris,	Sifton,
Hodgins,	Sinclair,
Knowles,	Smith (Middlesex),
Kyte,	Smith (Nanaïmo),
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Stratton,
Lapointe,	Sutherland,
Laurier (sir Wilfrid),	Templeman.
Lavergne,	Tobin,
Law,	Todd,
LeBlanc,	Tolmie,
Lemieux,	Turcotte (Nicolet),
Loggie,	Turcotte (Comté de Québec),
Lovell,	Turgeon,
Low,	Verville,
Macdonald,	Warburton,
MacNutt,	White (Victoria-Alta),
McAlister,	Wilson (Laval.—106.

ONT PAIRE :

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
German,	Haggart (Lanark),
Dubeau,	Lortie,
Proulx,	Blondin,
Talbot,	Rhodes,
Maclean (Lunenburg),	Broder,
Murphy,	Maclean (York-sud),
Pugsley,	Clare,
Gorden (Kent),	Stewart,
Harty,	Osler,
Emmerson,	Monk,
Béland,	Paquet,
Turriff,	Forget,
Chew,	Lalor,
Rutan,	Barnard,
Martin (Regina),	Kidd,
Martin (Wellington).	Thornton.

M. CALVERT: L'honorable député de Bellechasse (M. Talbot) n'a pas voté.

M. TALBOT: J'ai pairé avec l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes). Sans cela j'aurais voté contre l'amendement.

M. l'ORATEUR: La motion principale est-elle adoptée?

M. H. B. AMES (Saint-Antoine de Montréal): Avant que la motion principale soit mise aux voix je désire proposer un autre amendement si simple et si raisonnable qu'il me suffira de quelques minutes pour l'expliquer. Le premier article de ce bill dont on demande la 3e lecture demande qu'un prêt de $10,000,000 soit consenti au Grand-Tronc-Pacifique avec intérêt à 4 p. 100 par année. Je désire soumettre un amendement comportant:

Que le taux de l'intérêt et les frais payapayables par la compagnie au trésor de l'Etat au sujet dudit prêt, ne seront pas moindre que le taux de l'intérêt et les frais que l'Etat aura à payer pour le prélèvement des fonds destinés à ce prêt.

Je répète que cette proposition est simple et raisonnable. En déposant la résolution, le ministre des Finances a expliqué que le Gouvernement jouerait le rôle d'un banquier à l'égard de la compagnie et qu'il s'agit de lui prêter une certaine somme à un taux d'intérêt déterminé. Malheureusement, pour servir de banquier à la compagnie, le Gouvernement devra lui-même emprunter l'argent qu'il est question de prêter à la compagnie, et nous savons tous que lorsque le Gouvernement fait un emprunt, le taux de l'intérêt ne représente pas tout ce qu'a coûté cet emprunt. Il y a d'autres frais qui augmentent considérablement les dépenses que nous devons faire pour nous procurer de l'argent. Ce qu'on appelle le taux moyen effectif, par suite, taux qui comprend tous les frais divers, est toujours plus élevé que le taux auquel l'argent a été obtenu. Si nous devons être les banquiers de la compagnie et si nous devons aller emprunter cet argent sur les marchés étrangers, nous devrions exiger de nos emprunteurs qu'ils nous remboursent ce que nous aurons eu à payer pour leur procurer cet argent.

L'honorable ministre des Finances dit qu'il espère pouvoir emprunter cet argent à un taux suffisamment au-dessous de 4 p. 100 pour couvrir tous les autres frais, de sorte que le pays ne perdra rien par cette opération. Dans ce cas, il n'existe aucune raison de ne pas accepter cet amendement et il y aura certainement un avantage à l'accepter et à inclure cette condition dans le bill, comme mesure de précaution. Il est stipulé dans le bill que la compagnie paiera l'intérêt tous les six mois à compter de la date du premier argent qui lui sera avancé par le Gouvernement. Dans cette intervalle, le Gouvernement se sera procurer l'argent qu'il doit lui prêter et il aura eu tout le temps nécessaire de calculer au juste ce que cet argent lui coûte, et rien ne sera plus facile que de déterminer ce que la compagnie devra nous payer.

Si nous avancions à la compagnie une partie du dernier emprunt de £6,000,000 contracté le 27 janvier dernier, nous nous trouverions à lui prêter à 4 p. 100 de l'argent que nous aurions emprunté à un taux effectif de 4⅛ p. 100, c'est-à-dire que nous devrions payer $412,500 pour ces $10,000,000 et que nous ne retirerons que $400,000 par année de la compagnie. En d'autres termes nous prêterions de l'argent avec une perte de $12,500 par année, ce qui, pour les dix ans, représenterait une perte totale de $125,000.

Il ne me paraît ni juste ni nécessaire que nous subissions cette perte, et je ne crois pas qu'il y ait lieu d'en faire porter le fardeau par le peuple au moyen de ce prêt. Puisque, comme j'en suis convaincu, nous devons accorder un aide précieux à la compagnie, il me semble que celle-ci devrait nous rembourser tout ce qu'il nous en aura coûté pour lui procurer cet argent.

L'autre jour, le ministre des Finances a tenté de démontrer que ce n'est pas ainsi qu'il faut faire; il a rappelé la perte d'argent qu'entraîna le prêt de $30,000,000 consenti au Pacifique-Canadien en 1884. Il fut alors prouvé que la compagnie a servi au Gouvernement un intérêt au taux de 4 p. 100, mais pour obtenir cet argent, le Gouvernement avait dû payer un taux d'intérêt beaucoup plus élevé. En prêtant de l'argent à un taux moins élevé que celui qu'on lui faisait payer, je considère que le gouvernement de cette époque-là a commis une erreur dont il rendit compte par la suite. S'il s'est trompé dans ses calculs, n'est-ce pas une raison de se prémunir contre toute erreur semblable? Les hommes d'Etat de ce temps-là se sont efforcés, sans toutefois y réussir complètement, de pourvoir aux besoins de l'avenir, et leur échec devrait avoir pour effet, dans le cas actuel, de nous garder de commettre la même erreur qu'eux.

Je considère que le Gouvernement s'est gravement trompé en fixant à 3 p. 100 le taux de l'intérêt à être payé par le Grand-Tronc-Pacifique à l'égard de l'usage de la division Winnipeg-Moncton. Selon toute prévision le coût de cette division, y compris les ateliers, les installations de tête de ligne et le pont de Québec, va se chiffrer à $150,000,000; au taux de 3 p. 100, la compagnie paiera à l'Etat $4 500,000 par année. Mais si nous empruntons cet argent à 4 p. 100—et nous serons probablement obligés d'en emprunter une très grande partie à ce taux-là—les $150,000,000 nous coûteront $6,000,000 par an, tandis que nous n'en retirerons que $4,5000,000, c'est-à-dire que nous perdrons $1,500,000 par année tant que la compagnie servira l'intérêt à 3 p. 100 et que l'emprunt n'aura pas été racheté.

Mais, dira-t-on, ces $150,000,000 ne nous coûteront peut-être pas 4 p. 100. A quel

taux avons-nous obtenu l'argent que l'on a fait servir jusqu'ici à la construction de ce chemin de fer? L'enterprise nous coûte déjà $50,000,000; nous avons emprunté £3,000,000 à 3¾ p. 100 par an, £5,000,000 à 3 4-5 p. 100 et £2,000,000 à 4½ p. 100. Autrement dit, nous payons sur le tout un taux variant de 3¾ à 3 4-5 p. 100; et cependant nous avons convenu de prêter cet argent à 3 p 100. Nous ferons donc de ce chef une perte annuelle de $1,125,000, perte qui dans dix ans se chiffrera à $11,250,000. A ce compte-là, puisque les emprunts déjà négociés sont rembourables en 1950 et que la compagnie devra servir l'intérêt au moins jusqu'à cette année-là, cette seule opération nous aura valu une perte réelle de $33,750,000 dans trente ans.

En décidant de construire le Transcontinental, on aurait dû faire en sorte que le locataire fût tenu de payer un taux d'intérêt embrassant tous les frais occasionnés par le prélèvement des fonds qu'il nous faut emprunter pour la consruction de ce chemin de fer. D'ailleurs, il est bien évident que le Gouvernement fait montre d'une générosité peu commune à l'égard de cette compagnie; si cette dernière était obligée de négocier elle-même son emprunt, elle ne pourrait pas vendre ses obligations au pair. Pour obtenir $7, il lui faudrait émettre pour $8 d'obligations. Ses valeurs ne trouveraient pas de preneurs à plus de 87½ ou 90. Il faut se rappeler que l'intérêt ne porte pas sur la somme prélevée, mais bien sur le chiffre de la dette; or, pour obtenir $10,000,000 en espèces, le Grand-Tronc-Pacifique serait obligé de négocier sur place un emprunt d'au moins $11,500,000, ce qui porterait à 4¾ p. 100 le taux de l'intérêt sur la somme effectivement prélevée.

Il ne me paraît pas nécessaire d'insister davantage, estimant que ma proposition est tellement sensée qu'il n'est pas besoin de l'appuyer de nouveaux arguments. Le Gouvernement va se constituer le banquier de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qui s'adresse à nous parce qu'elle ne trouve aucun avantage ailleurs. Nous consentons à lui venir en aide afin que cette entreprise soit menée à bonne fin. Le moins que nous puissions exiger, c'est qu'elle nous paie un intérêt embrassant celui qu'il nous faudra payer nous-mêmes, ainsi que les frais de cet argent.

Je propose donc, avec l'appui de M. Perley:

Que ledit bill ne soit pas lu maintenant une 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à l'examen du comité général avec pouvoir de le modifier en statuant que le taux de l'intérêt et les frais payables par la compagnie à l'Etat relativement audit prêt, ne seront pas moindre que le taux de l'intérêt et les frais que le Gouvernement aura à payer pour le prélèvement des fonds destinés à ce prêt.

M. H. B. AMES.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Nous avons discuté ce sujet, et je ne crois pas que l'on puisse ajouter rien de bien neuf ou d'important aux renseignements que possède la Chambre. L'honorable député (M. Ames) a eu raison de me faire dire qu'il s'agit en ce moment d'une opération de la nature de celle des banques—le mot décrit fidèlement la chose. On serait fort étonné d'entendre dire au banquier à qui on demanderait de consentir un prêt: "Je vais vous prêter cet argent à 4 p. 100, mais s'il m'arrivait d'avoir à payer moi-même un peu plus que cela, je vous ferais solder la différence." Ce n'est pas ainsi que procèdent les banques.

Le banquier se rend compte de la valeur de l'argent et fixe le taux qu'il croit susceptible de pourvoir à ces fins. Le premier soin du banquier est d'arrêter le taux d'intérêt qu'il juge raisonnable. C'est ce taux qu'il exige du client; mais pour ce qui est de la manière dont il obtient lui-même l'argent et du taux de l'intérêt qu'il peut avoir à servir aux déposants, ce sont deux considérations étrangères à ses négociations avec le client. Par conséquent, en déterminant un taux fixe d'intérêt à l'égard de ce prêt, nous nous conformons assurément à l'usage que suivent les banques dans leurs opérations.

M. BARKER: Le ministre se place au point de vue du banquier. Comment peut-il supposer qu'un banquier prêterait de l'argent à un taux qui, loin de lui laisser aucun profit, lui occasionnerait une perte?

L'hon. M. FIELDING: Il ne s'agit pas de cela; j'aborderai ce point tantôt. Il s'agit en ce moment de savoir s'il doit être fixé un taux d'intérêt et non quel est le taux, ce qui est un autre aspect de la question.

Par sa proposition, mon honorable ami (M. Ames) demande que le taux de l'intérêt reste indéterminé. De mon côté, je dis que le banquier exige de son client un taux, ce qui est un autre aspect de la ques- ou non, c'est une autre question.

Mon honorable ami désire-t-il avoir la parole?

M. AMES: Le ministre n'a peut-être pas bien lu mon amendement; il y est dit "le taux de l'intérêt et les frais." Le ministre peut arrêter dès maintenant le taux de l'intérêt, car il doit savoir à quel taux il négociera l'emprunt.

L'hon. M. FIELDING: Je ne le sais pas.

M. AMES: Il pourrait peut-être nous dire quel taux d'intérêt la compagnie devrait payer.

L'hon. M. FIELDING: Non.

M. AMES: Et que les autres frais de l'emprunt devraient être aussi soldés par la compagnie.

L'hon. M. FIELDING: Ces frais sont invariablement inclus dans ce qu'on appelle le taux net de l'intérêt. Chaque fois que j'ai à faire connaître à la Chambre ce que coûte un emprunt, je me crois tenu d'inclure tous les frais accessoires de façon à arriver aussi près que possible de ce que mon honorable ami appelle le taux effectif par unité. Le point que je tiens à bien faire ressortir, c'est que lorsqu'un particulier se présente à une banque pour contracter un emprunt, le banquier fixe toujours un taux à l'égard de la transaction. Quant à savoir si ce taux est bas ou élevé, c'est une autre question.

Je dis qu'il est préférable de fixer un taux, vu que nous avons pris une hypothèque comme garantie—garantie qu'il est bon d'avoir, bien qu'elle n'ait pas actuellement beaucoup de valeur—et dans une opération comme celle-ci, mieux vaut que l'hypothèque porte un taux fixe d'intérêt et non un taux indéterminé. Pour toutes ces raisons, je considère qu'il est préférable de déterminer immédiatement le taux de l'intérêt.

En déterminant ce taux d'intérêt, le banquier s'arrêterait naturellement à un chiffre qu'il jugerait rémunérateur. Son but serait de réaliser un bénéfice; c'est cela que le banquier a surtout en vue. Mais dans le cas actuel, ce n'est pas notre principal objet. Cependant, il n'est que raisonnable de fixer le taux de cet intérêt à un chiffre que nous pouvons considérer comme susceptible de nous rembourser ce que l'emprunt nous aura coûté, et nous avons fixé ce taux à 4 p. 100.

Mon honorable ami suppose que nous aurons à payer plus de 4 p. 100. Pendant tout le débat, je me suis montré fort réticent sur ce point et n'ai fait aucune promesse formelle quant au coût de l'emprunt. L'honorable député prétend de plus que je ne puis dire ce que rapporteront les obligations. Nul ne peut le dire d'avance. Pendant tout le débat, j'ai respectueusement insisté pour faire comprendre à la Chambre que le mieux à faire pour un ministre des Finances, c'est de conserver son entière liberté pour fixer la date, le taux et la durée de l'emprunt en se guidant sur la situation du marché monétaire. Je considère qu'il ne serait pas prudent de vouloir prédire que le taux de l'émission sera plus élevé. Mais nous sommes tenus jusqu'à un certain point de prévoir les conditions du marché monétaire. C'est pourquoi je dis qu'il y a autant de raison de supposer que nous réaliserons un profit sur cette opération que de croire qu'elle nous occasionnera une perte. Mon honorable ami ne s'appuie sur rien pour fonder son hypothèse que nous perdrons de l'argent. N'y a-t-il pas autant de raison de penser que nous ferons un bénéfice? En proposant cet amendement, l'honorable député ne tient pas compte de la possibilité de réaliser un profit.

Il ne croit pas que nous réaliserons des bénéfices, et il ne déclare pas que nous devrons remettre au Grand-Tronc les profits que nous retirerons. Cette motion ne sert de rien. Elle repose sur l'hypothèque que nous devrions obliger le Grand-Tronc à payer plus cher, si le taux de l'emprunt dépassait 4 p. 100. Pourquoi le ferions-nous?

M. AMES: Par mesure de précaution.

L'hon. M. FIELDING: En fixant le taux à 4 p. 100, nous prenons une mesure de précaution suffisante. Nous sommes convaincus que le risque que nous courrons est minime, tellement minime qu'il n'y a pas lieu de s'en occuper.

Je citerai l'exemple du chemin de fer du Pacifique-Canadien. La seule réponse qu'on puisse me faire c'est de dire qu'on a eu tort dans ce cas-là. Lorsque j'examine cette opération, je ne suis pas prêt à dire qu'on a eu tort. Je dirais plutôt qu'on a eu raison. Il était sage de fixer le taux de l'intérêt et, si ce n'était pas assez de 4 p. 100, on aurait pu fixer un taux plus élevé; mais, à la lumière des événements, on ne pourra pas leur reprocher d'avoir payé subséquemment un peu plus de 4 p. 100 sur le marché monétaire.

Un examen rétrospectif de toute l'opération me porte à croire qu'il était plus prudent de la part du Gouvernement de fixer un taux qui était suffisant à ses yeux, plutôt que de tolérer cet élément d'incertitude auquel on désire maintenant ouvrir la porte. Je ne prétends pas que cette opération soit une preuve irréfutable, mais je déclare qu'elle donne du poids à mon raisonnement. J'aime mieux croire que ce qui a eu lieu dans le cas du Pacifique-Canadien était juste et raisonnable, plutôt que de croire que le Gouvernement de ce temps-là a commis une imprudence.

Mon honorable ami (M. Ames) est sorti de la question du prêt pour nous dire que nous ne recevrons que 3 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique à titre de loyer, tandis que nous paierons un taux d'intérêt plus élevé. C'est vrai, dans ce rapport nous accordons certainement une faveur à la compagnie. Il y a six ans, lors de la convention, on considérait que 3 p. 100 représentaient la juste valeur de l'argent; mais celle-ci a augmenté depuis et nous devrons probablement payer beaucoup plus de 3 p. 100 pendant longtemps. A cet égard, nous faisons un cadeau au Grand-Tronc-Pacifique.

Mais il y a plusieurs choses que le Gouvernement ne donne pas à cette compagnie. Il ne lui donne pas $25,000,000 ou 25,000,000

d'acres de terres en aucun endroit au Canada; il ne lui donne pas un grand nombre de milles d'une voie ferrée achevée qui a coûté plusieurs millions de dollars au pays; il ne lui accorde pas d'examption ni aucune des faveurs dont le Pacifique-Canadien a été comblé. Lorsque l'honorable député déclare que nous conférons un léger avantage au Grand-Tronc-Pacifique relativement au taux de l'intérêt, je le prie de se rappeler qu'il s'en faut de beaucoup que cette compagnie reçoive les dons généreux que le Pacifique-Canadien a reçu il y a des années et nous accordons au Transcontinental moins, beaucoup moins, que nos prédécesseurs ont accordé à l'autre compagnie.

Mon honorable ami dit aussi qu'avant de prêter de l'argent nous devons avoir la certitude que nous ne perdrons rien et que nous obtiendrons, au moins, le remboursement du prêt. L'honorable député ne semble pas voir d'un bon œil ce prêt au Grand-Tronc-Pacifique, mais à titre de représentant de la grande ville de Montréal, il s'intéresse aux prêts que nous faisons aux commissaires du port de cette ville, non pas à un ½ de moins que le taux d'intérêt que nous payons nous-mêmes, mais à 1½ de moins, d'après ses calculs dans le présent cas. L'honorable député a dit que nous avons payé 4½ p. 100 pour des emprunts négociés dernièrement, mais je puis lui apprendre que nous avons parfois prêté des fonds à 3 p. 100 à la commission du port de Montréal. Que devient donc le principe qui veut qu'avant de faire un prêt nous ayons la certitude de rien perdre? La commission du port de Montréal, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique sont tous des corps publics intéressés au progrès du commerce et de la navigation. En vertu de quel principe accordons-nous des subsides au chemin de fer, sans exiger qu'ils nous remettent un seul sou?

M. BRISTOL: La commission du port de Montréal peut-elle réaliser des bénéfices sur ses opérations comme la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en retirera de son chemin de fer?

L'hon. M. FIELDING: Je suis enchanté d'entendre mon honorable ami affirmer que le Grand-Tronc-Pacifique réalisera des bénéfices.

M. BRISTOL: Le ministre des Finances a une imagination vive. Je n'ai pas dit que le Grand-Tronc-Pacifique réalisera des bénéfices. J'ai seulement demandé si la commission du port pouvait en réaliser de la même manière qu'une compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. FIELDING: Non.

M. BRISTOL: Alors, à quoi sert la comparaison?

L'hon. M. FIELDING: Lorsque nous subventionnons une compagnie de chemin de fer, celle-ci retire-t-elle des profits pour le compte de l'Etat ou pour son propre compte? Nous sommes récompensés par le progrès du commerce du pays.

M. BRISTOL: Le ministre des Finances ne voit-il pas une différence entre un chemin de fer qui exploite un service d'utilité publique dans un but de lucre et la commission d'un port qui n'agit qu'à titre de mandataire?

L'hon. M. FIELDING: Naturellement, celle-ci rend des services d'une manière différente. Mais l'Etat a reconnu qu'une compagnie de chemin de fer est intéressée au progrès du commerce et de la navigation et que, s'il lui vient en aide sans rien exiger en retour, il en est récompensé par le développement du commerce du pays.

M. AMES: Je sais que le ministre des Finances désire être parfaitement juste; me permet-il de dire un mot?

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

M. AMES: Il y a une différence essentielle entre le réseau du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg jusqu'au littoral et le port de Montréal. Le chemin de fer appartient à la compagnie tandis que le port de Montréal est la propriété du gouvernement canadien, de sorte que tout ce qu'on dépense pour le port de Montréal est consacré à une propriété de l'Etat.

L'hon. M. FIELDING: J'ai déjà dit qu'il existe une différence; cependant tous ces corps publics servent le pays quoique de différentes manières et par divers moyens. En principe, le parlement canadien considère tous les chemins de fer du pays comme des corps publics au service de la nation. S'il en était autrement, comment pourrait-on justifier le paiement de la moindre subvention? Que ce soit le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc ou tout autre chemin de fer qui demande de l'aide au Parlement, nous ne considérons jamais qu'il s'agit d'une affaire particulière dans l'intérêt de quelqu'un, et nous accordons de l'aide d'une manière ou d'une autre pour le bien public et non pour favoriser des particuliers.

Mon honorable ami (M. Ames) ne sera pas lent à comprendre que, si nous appliquions le principe qu'avant de faire un prêt nous devons avoir la certitude que nous ne perdrons rien, les grands travaux qui ont été menés à bonne fin dans le port de Montréal et dont mon honorable ami est aussi fier que moi, j'en ai la conviction, n'auraient jamais été exécutés.

L'honorable député a aussi déclaré que le Gouvernement n'a pas le droit de faire des avances à qui que ce soit, à moins qu'il n'ait des fonds disponibles. De nouveau, ce principe ne serait pas acceptable si nous

l'appliquions à la commission du port de Montréal, parce que nous lui avons déjà prêté des fonds que nous n'avions pas en caisse. Cependant, nous étions tenus de lui venir en aide et nous avons emprunter, lorsque le besoin s'en est fait sentir, ainsi que nous serons obligés de le faire dans le présent cas. Nous venons en aide à une entreprise qui intéresse vivement le Parlement, parce qu'elle a des rapports intimes avec le progrès et l'avancement du pays. Nous avons subventionné cette entreprise, mais modérément en comparaison des subventions accordées jadis à l'autre compagnie. En lui faisant cette avance, nous ne croyons pas conférer une grande faveur à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Nous sauvegardons le crédit national autant que le crédit du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique. Ces compagnies pourraient se procurer ces fonds car leurs obligations ont une valeur marchande; mais nous comprenons que, si elles se rendaient sur place pour vendre ces effets coûte que coûte, elles seraient obligées d'accepter un prix qui serait regrettable pour l'entreprise et qui diminuerait les fonds destinés à la construction du chemin de fer. Vu que le succès de cette grande entreprise est intimement lié au bien général du Canada, toute vente à perte des valeurs de ces compagnies serait déplorable, non seulement au point de vue des intérêts des compagnies elles-mêmes, mais aussi au point de vue du crédit national.

Toutes ces raisons me convainquent que ce prêt n'est pas une grande faveur que nous conférons à ces compagnies, mais une opération commerciale légitime. Au seul point de vue de nos propres intérêts, nous gagnerons plutôt que de perdre; nous aiderons surtout à l'une des grandes compagnies canadiennes à poursuivre une des entreprises les plus colossales dont nos annales fassent mention.

M. BARKER: Je n'ai pas le dessein de consacrer plus de quelques instants à ma tentative de ramener le ministre des Finances dans la bonne voie. Il assimile cette opération à une affaire de banque pour pouvoir fixer le taux de l'intérêt, et il s'y prend de telle manière que la nation est exposée à perdre quelque chose, sans pouvoir rien gagner. Voilà ce qu'il appelle une affaire de banque. Je doute que le ministre puisse entrer dans une seule banque de l'univers et persuader au gérant que c'est là une opération de banque. J'infère du débat qui a eu lieu que la nation désire faire ce prêt, mais il me reste à apprendre si elle veut réaliser un bénéfice ou subir une perte.

L'honorable ministre semble croire, parce qu'il appelle la chose une opération de banque, qu'il est absolument essentiel de mettre dans le contrat un taux fixe d'intérêt. Je n'ai peut-être pas toute l'expérience de l'honorable ministre, mais tout de même j'ai eu pendant près de vingt-cinq ans à m'occuper sur une plus petite échelle de prêts comme celui-là; jamais je n'ai entendu dire qu'il y eût la moindre difficulté à prendre avec une banque des arrangements pour que l'intérêt ne demeurât pas toujours le même et pour que les conditions de l'opération profitassent des conditions plus avantageuses du marché. Pourquoi, en faisant à cette compagnie une pareille avance, ne pourrions-nous pas lui dire: Nous voulons bien ne faire aucun profit sur vous, mais signez-nous l'engagement de nous rembourser ce que nous payons pour vous. Y a-t-il rien qui s'oppose à cela, je sais telle opération où l'emprunteur s'est obligé de payer à la Banque d'Angleterre l'intérêt qui aurait cours de temps à autre, plus ½ p. 100.

L'hon. M. FIELDING: Ici, il n'y aura qu'une opération, celle du prêt.

M. BARKER: Voilà un marché qui durera longtemps, si vous espérez être jamais remboursés de votre argent. Rien ne pouvait empêcher le ministre des Finances de dire à la compagnie: Cet emprunt de 10 millions peut se faire par nous à meilleur marché que vous ne le pourriez; nous pouvons obtenir cet argent à de meilleures conditions que vous; nous ne tenons pas à faire de profit sur vous; tout ce que nous vous demandons, c'est de nous rembourser ce que nous allons payer, et vous y ferez encore de l'argent. C'est là une opération de banque. L'affaire est aussi simple que si une grande compagnie de chemin de fer s'adressait à une banque et lui disait: Il nous faut deux million; nous vous paierons le taux d'intérêt qui aura cours de mois en moi ou de trimestre en trimestre, plus ½ p. 100 pour votre profit. L'opération est tout autant une affaire de banque que s'il y avait un taux fixe d'intérêt. Le ministre des Finances pouvait ici faire la même chose, sauf que le pays n'entend pas que le Gouvernement retire un profit d'une telle opération. Nous ne demandons pas ce ½ p. 100, mais nous disons qu'on ne devrait pas nous demander d'engager le crédit de ce pays dans un emprunt de dix millons à une époque où il nous faut, pour notre propres besoins, tout ce que nous pouvons faire, sans nous ménager le remboursement de tout ce que cet emprunt nous aura coûté. Voilà tout ce que nous demandons. Mais l'honorable ministre tient tellement à sa manière de comprendre les opérations de banque qu'à son avis, il est impossible que nous reprenions tout ce que nous avançons et il se croit obligé de consentir à un taux fixe d'intérêt et de prendre tous les risques de perte sans aucune chance de profit.

(L'amendement de M. Ames, mis aux voix, est rejeté par le même vote que précédemment.)

M. W. S. MIDDLEBRO (Grey-nord): Je propose:

Que l'objet relatif à la 3e lecture soit rayé et que ledit bill soit renvoyé au comité général, avec pouvoir de le modifier par une disposition portant que le garantie à être prise par le Gouvernement pour le prêt projeté comprendra une hypothèque assurant l'intérêt de la compagnie: a) dans le capital payé de la " Grand Trunk Railway Town Site and Development Company "; b) dans l'embranchement reliant Port-Arthur à la ligne principale du chemin de fer transcontinental national, sous réserve, néanmoins de toutes charges ou obligations non acquittées.

Je désire, monsieur l'Orateur, dire quelques mots avant que la motion principale ne soit mise aux voix sur l'amendement que j'ai remis entre vos mains; mais, avant d'engager la dicussion sur cet amendement, il me sera bien permis de dire un mot ou deux à propos de certaines remarques faites cet après-midi par le très honorable premier ministre. Il a été assez bon pour relever certaine partie d'un discours que j'avais prononcé dans cette Chambre il y a un mois sur le prêt projeté. Il a fait allusion à cette partie de mon discours où je parlais des garanties données en 1884 par la compagnie du Pacifique-Canadien pour le prêt de 30 millions que lui a fait dans le temps l'administration conservatrice. Mon très honorable ami voudra bien que je lui présente mes sincères remerciements pour la précieuse approbation qu'il donne à mes calculs. J'ai sans doute été quelque peu téméraire, pour un député qui siège pour la première fois dans cette Chambre, de m'aventurer à faire pareille déclaration, et j'en suis d'autant plus reconnaissant au très honorable premier ministre d'avoir jugé bon de m'approuver. Ce que j'ai dit, c'est que le Pacifique-Canadien avait, cette fois-là, donné au gouvernement d'alors des garanties indiscutables et que l'on avait bien fait d'accepter. Ce n'était pas moins qu'un chemin de fer de 3,300 milles tout établi qu'on nous donnait pour garantie.

Je dis un chemin de fer tout établi, parce que l'on considérait que le prêt allait permettre de le terminer; et c'est ce qui s'est fait. Nous avions donc pour garantie un chemin de fer complété de 3,300 milles, de plus première hypothèque sur 21,000,000 d'acres de terres, comme aussi sur toutes les autres propriétés de la compagnie. Pour me résumer, la garantie qui nous était donnée par le Pacifique-Canadien pouvait valoir 20 millions, et cela pour un prêt de 30 millions. N'ai-je pas raison de dire que nous étions parfaitement justifiables de faire ce qui nous était demandé? Cette proposition qui nous était faite, nous l'avons acceptée pendant que nos collègues de la droite refusaient d'appuyer la chose de leur vote. Me permettra-t-on de rappeler ici le discours tenu à cette occasion par le très honorable premier ministre. Il nous a cet après-midi, sermonné sur notre manque de foi en l'avenir de ce pays. C'était alors un John Macdonald qui tenait les rênes de l'administration et qui, malgré d'innombrables difficultés, en dépit de l'opposition acharnée que nous faisait dans le temps le parti de ces messieurs qui siègent aujourd'hui à la droite de l'Orateur, sut montrere assez de ténacité, de persévérance et de sagacité pour mener à bonne fin sa politique. J'ai, disait-il, assez de confiance en l'avenir de ce pays pour prêter à ces gens-là 30 millions quand on m'offre ce que je considère comme une indiscutable garantie de 200 millions. Et que disait pendant ce temps-là le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Il admet aujourd'hui que cette garantie offerte à sir John Macdonald valait bien les 200 millions que l'on dit, et cependant voici comment il s'exprimait:

Avant de croire qu'il reviendra un sou au trésor canadien des 30 millions que l'on se propose de verser dans la caisse du Pacifique, je croirai plutôt que les eaux se disposent à remonter de la mer jusqu'aux lacs.

Après cette déclaration pessimiste, sied-il bien aujourd'hui au très honorable premier ministre de nous reprocher un manque de foi en l'avenir de ce pays. Je pourrais également citer les discours de certains autres députés qui dans ce temps-là étaient des collègues de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier).

Voici par exemple le langage que tient le présent ministre de l'Agriculture (M. Fisher): Parce que cette compagnie éprouve des difficultés, ce n'est pas, disait-il, une raison pour que le Gouvernement lui prête secours. Bien au contraire, des embarras financiers sont une raison pour que nous refusions d'intervenir. Aujourd'hui, ce n'est plus cela, et l'honorable ministre présente une attitude toute différente. Je pourrais encore citer les paroles de sir Richard Cartwright, qui, en la présence de celui qui est aujourd'hui son chef, disait que c'était un acte de folie inqualifiable et que c'était une meule qu'on allait par là, pour toujours, attacher au cou de chaque habitant de ce pays. Ces mêmes hommes viennent aujourd'hui nous prêcher cette confiance dont ils manquaient alors ; mais ils sont bien mal venus à nous faire pareil reproche, à nous qui, dans des temps difficiles et lorsque les ressources de nos vastes possessions de l'Ouest demeuraient encore douteuses, n'en avons pas moins eu en l'avenir de ce Dominion une confiance inébranlable.

L'honorable ministre des Finances soutient que cette affaire est comme une opération de la banque, et je vais ce soir la

traiter à ce point de vue. La proposition que je fais rencontre absolument les idées exprimées dans son discours par le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), quand il parle du chiffre de la garantie offerte par le Pacifique-Canadien en 1884. Il ne semble pas que l'on ait suffisamment démontré au cours de ce débat que les 7 millions dus au Grand-Tronc par la compagnie du Grand-Tronc Pacifique aient été vainement dépensés pour la fondation du chemin de cette dernière compagnie. Je dis que nous avons droit de savoir si les 7 millions qui ont été pris sur le produit de cet emprunt pour être payés au Grand-Tronc représente bien une somme équitable aux travaux faits pour la voie du Grand-Tronc-Pacifique. On ne nous a pas, que je sache, donné une assurance bien définie sur ce point.

Quelle est la raison que nous donne le ministre des Finances (M. Fielding) pour ce prêt que demande le Grand-Tronc-Pacifique? Il dit que c'est pour éviter à cette compagnie, ou plutôt à celle du Grand-Tronc, la nécessité de s'adresser en ce moment aux marchés monétaires du monde. Il est de fait cependant que le Grand-Tronc a déjà fait au Grand-Tronc-Pacifique des avances dont le chiffre s'élève à 7 millions, avances qui lui seront remboursées sur le produit de cet emprunt de dix millions. Nous avons bien également le droit de supposer que ce prêt a pour objet de compléter le Grand-Tronc-Pacifique et que cet argent est demandé, non pas pour des travaux déjà faits, mais pour des travaux qui sont à faire. On ne nous donne aucun renseignement certain sur ce point. S'il est vrai que l'une et l'autre de ces compagnies ne trouvent pas pour le moment à s'adresser aux marchés financiers du monde parce qu'elles ne pourraient pas emprunter à un taux raisonnable d'intérêt, j'aimerais à savoir pourquoi, depuis que la présente session est commencée, elles ont demandé à cette Chambre l'autorisation, qui leur a été accordée, d'emprunter, non pas 10, mais 25 millions. Je vois, au reste, dans le "Statist" et dans le "Daily Telegraph" de Londres, que la compagnie du Grand-Tronc se dispose à emprunter sur ses obligations. Voici ce que dit le "Statist" du 17 avril:

> La compagnie du Grand-Tronc se trouve de nouveau dans la nécessité de demander qu'on l'autorise à faire une nouvelle émission—pour deux millions et demi d'obligations à 4 p. 100 et pour une égale somme d'actions garanties à 4 p. 100. Comme il va lui falloir mettre au plus tôt à profit cette autorisation, il est clair que les valeurs de la compagnie ont peu de chances d'être d'ici là appréciées.

De son côté le "Daily Telegraph" dit:

> On remarquera aussi qu'à l'assemblée, l'autorisation sera demandée de faire une nouvelle émission de £2,500,000 des obligations de la compagnie du Grand-Tronc et de £2,500,000 du 4 p. 100 garanti par la loi de 1909 relative à cette compagnie. On voit par là qu'avant longtemps les charges sur le stock préférentiel vont considérablement augmenter

Nul doute qu'à son assemblée suivante, qui a été probablement tenue ces jours derniers, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a été autorisée à placer sur le marché une grande partie de son émission de $25,000,000, et de cette façon, il est probable que le ministre des Finances se trouvera en même temps qu'elle à vouloir négocier son emprunt projeté de $10,000,000, de sorte que la prétention qui a été soutenue, tendant à dire que ce prêt est fait dans le but d'exempter le Grand-Tronc-Pacifique de s'adresser au marché monétaire tombe d'elle-même, car la compagnie cherche probablement de son côté en ce moment, à négocier des emprunts encore plus considérables que celui-ci. L'honorable premier ministre a fait allusion au montant de la garantie que le Pacifique-Canadien a donnée, et l'objet de ma résolution, ce soir, est de tâcher d'obtenir, en quelque façon, plus de garantie du Grand-Tronc-Pacifique. Je suis sûr que personne ne s'opposera à ce que nou ouvenions plus de garanties du Grand-Tronc-Pacifique, s'il est en mesure de nous les donner. S'il entend honnêtement nous rembourser ce prêt, il ne saurait avoir d'excuse légitime pour ne pas nous donner telle autre garantie qu'il possède lui-même.

Que pouvons-nous obtenir du Grand-Tronc-Pacifique? Que possède-t-il? Je vais d'abord m'occuper de l'embranchement du lac Supérieur du Grand-Tronc-Pacifique. Comme on le sait, cet embranchement s'étend sur un parcours de 198 milles entre la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique et les villes de Port-Arthur et Fort-William. Les capitaux pour la construction de cette ligne ont été obtenus sans aucune aide quelconque, si ce n'est la subvention ordinaire qu'accorde le gouvernement fédéral aux chemins de fer. Dans quelle situation se trouve maintenant cet embranchement? La compagnie a trouvé elle-même les capitaux nécessaires, et cette ligne est aujourd'hui virtuellement en exploitation. Comme l'a dit l'honorable député de Rainy-River, cette ligne sera une des plus payantes de tout le réseau. Elle sera même la plus payante de toutes à cause de l'écroulement du pont de Québec.

A cause de ce désastre, le grain de l'Ouest, pour plusieurs années, devra nécessairement être tranporté par cette ligne, de sorte qu'elle aura tout le trafic du grain de l'Ouest que les autres lignes ne pourront pas prendre. Dans quelle situation se trouve cette ligne? Elle a été subventionnée au montant de $1,209,000 par le gouvernement fédéral; au montant de

$308,000 en espèces par le gouvernement provincial; elle a reçu de Port-Arthur et de Fort-William ou de l'une ou l'autre de ces deux villes, la somme de $300,000 comptant, et $50,000 pour l'aider à construire un pont, soient en tout $350,000. Elle a donc été subventionnée par les autorités fédérales, provinciales et municipales au montant de $1,937,000, virtuellement $2,000,000 en argent sonnant. En sus, cette ligne a reçu comme subvention du gouvernement d'Ontario 675,000 acres de terre, que j'évalue à $2 l'acre, soit une valeur immobilière de $1,350,000. C'est-à-dire qu'elle a été subventionnée au montant de $3,287,000 par le gouvernement fédéral, par le gouvernement provincial et par les municipalités. De plus, le Grand-Tronc-Pacifique, ou ceux qui le construisent, le chemin de fer Grand-Tronc probablement, je suppose contribue de ses propres fonds. L'embranchement du lac Supérieur du Grand-Tronc-Pacifique doit donc être une propriété de grande valeur. Au dire du ministre des Finances, il n'y a pas de doute que le Grand-Tronc-Pacifique détient une grande partie des actions de cette ligne, et il n'est que juste, quand cette compagnie demande au Gouvernement de lui prêter $10,000,000, qu'elle nous donne le peu de garanties qu'elle peut nous donner sur son embranchement du lac Supérieur. C'est la portée de ma résolution.

Je passe maintenant à la compagnie des emplacements de villes du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie a été constituée dans le but de prendre à la compagnie du Grand-Tronc-Jacifique ce qui lui appartient légitimement, afin d'en aliéner la meilleure partie à une compagnie privée.

Nous voyons que les actionnaires de cette compagnie sont M. Charles M. Hayes, qui possède deux actions, $200; E. J. Chamberlain, deux actions, $200; Wm. Wainwright, deux actions, $200; W. H. Biggar, deux actions, $200; E. M. Fitzhugh, deux actions, $200. Les directeurs de cette compagnie possèdent ensemble dix actions pour lesquelles ils ont versé $1,000. La compagnie est constituée au capital de $5,000,000, dont $3,000,000 versés. Quels sont les porteurs de la balance de ces $3,000,000 d'actions? Des 30,000 actions émises, les directeurs de cette compagnie, qui sont en même temps les directeurs du Grand-Tronc-Pacifique et intimement liés au Grand-Tronc, en possèdent dix. Ils en possèdent dix actions, et le reste, 29,990 actions, appartient au Grand-Tronc. Et pourquoi, si le Grand-Tronc-Pacifique possède 29,990 actions de cette compagnie ne lui dirions-nous pas: Si vous avez l'intention de nous rembourser cet emprunt, cédez-nous ou hypothéquez-nous ces 29,990 actions? La compagnie possède 78,000 acres de terre, la plus grande partie en emplacements de ville. Elle possède 86 emplacements de ville entre Winnipeg et Edmonton, et nous ignorons combien elle en possédera d'autres entre Edmonton et les côtes du Pacifique. Je cite d'une brochure publiée par le Grand-Tronc-Pacifique en novembre dernier:

La compagnie des emplacements de ville et de développement de chemin de fer du Grand-Tronc (à responsabilité limitée), dont la majorité des actions appartient à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique....

Par l'expression " majorité ", il est entendu que c'est 29,990 actions.

....a acquis des terrains pour 86 emplacements de ville, entre Winnipeg et Edmonton, lesquels ont été subdivisés en lots à bâtir et sont maintenant offerts en vente sur le marché. La compagnie est très satisfaite de l'intérêt qu'on a témoigné pour ces emplacements de ville, et déjà des milliers de lots ont été vendus.

Des villes florissantes s'élèvent là où il y a quelques mois il n'y avait que la prairie nue; des élévateurs pour le grain, des entrepôts, des logements, des magasins et autres améliorations prouvant une activité remarquable, surgissent à mesure que l'on pose les rails. Le développement est surtout étonnant au point de division et aux terminus, qui sont au nombre de cinq entre Winnipeg et Edmonton, savoir: à Rivers, Manitoba, Melville, Watrons et Biggar, Saskatchewan et Wainwright, Alberta, et il y a beaucoup d'autres villages qui promettent de se développer considérablement.

A mesure que la construction du chemin de fer avance à l'ouest de Edmonton, des emplacements de villes se trouvent le long de la ligne, et ces terrains seront mis en vente en 1909.

La Chambre comprend que les terrains de ces emplacements de villes ne vaudraient pas plus que $2 ou $3 l'acre si l'on ne construisait pas le Grand-Tronc-Pacifique, et si le Gouvernement ne payaient pratiquement les neuf-dixièmes de la construction de ce chemin, les emplacements ne vaudraient absolument rien. Ne serait-il pas juste et raisonnable que les propriétaires de ces terrains donnassent au pays comme garantie l'augmentation en valeur de ces terrains qui appartient légitimement au Grand-Tronc-Pacifique et qui devrait lui revenir si ces emplacements de ville restaient la propriété du chemin de fer auquel ils appartiennent justement. Lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique vient nous demander de lui prêter $10,000,000, nous devrions lui dire: Vous, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, vous possédez 29,990 parts dans cette compagnie des emplacements de ville. Vous en êtes les maîtres et vous pouvez si vous voulez, et vous devriez nous donner une hypothèque sur vos parts dans la compagnie d'emplacements de ville. A part cela la compagnie possède les trois quarts des terrains à Prince-Rupert, et nous savons tous que dans quelques années ces

terrains vaudront probablement des millions. La compagnie possède ensuite la Grand Trunk Pacific Telephone Company. Partout où il y a un profit à faire ou des avantages à retirer de la construction du chemin de fer surgit une compagnie substidiaire, qui s'en empare. Il y a aussi la Grand Trunk Pacific Telegraph Company, et un prospectus concernant cette compagnie dit:

La "Grand Trunk Pacific Telegraph Company" a été constituée par un acte du Parlement en 1906 avec un capital de $5,000,000, dans le but de construire un réseau télégraphique le long de la voie du Gran-Tronc-Pacifique. La compagnie possède des privilèges étendus et peut établir, construire ou acquérir par voie d'achats, loyers ou d'une autre manière et entretenir et exploiter tous cable ou lignes, de télégraphe ou téléphone dans l'air ou sous terre ou tous modes de télégraphie sans fils, etc....

Cette compagnie des télégraphes est composée des mêmes personnes qui sont à la tête du Grand-Tronc-Pacifique, et ces personnes la dirigent et l'exploitent comme une entreprise séparée. Or nous disons que ces compagnies, peut-être pas la compagnie des télégraphes, mais certainement les deux autres compagnies dont le Grand-Tronc-Pacifique est maître, devrait garantir le remboursement de ce prêt au Gouvernement. On a enlevé au Grand-Tronc-Pacifique toutes les exploitations subsidiaires nécessaires pour qu'il fût une compagnie utile, vigoureuse et légitime, capable de faire ses frais honnêtement, pour ne lui laisser qu'une vertèbre impuissante. Dans ce cas-là nous disons que l'hypothèque devrait contenir une disposition créant un lien sur les biens de ces autres compagnies dont le Grand-Tronc-Pacifique est maître. Autant que je puis voir il n'y a pas de raison pour empêcher la compagnie du Grand-Tronc qui a la maîtrise sur ces deux compagnies de les donner comme garantie du prêt. Nous désirons avoir toutes les garanties possibles; nous désirons que ce prêt soit placé sur une base aussi semblable que possible à celle du prêt de 1884 à la compagnie du Pacifique, afin que le Grand-Tronc-Pacifique ait intérêt à rembourser l'argent. Une raison pour laquelle la compagnie du Pacifique a remboursé le prêt était que le pays avait une garantie incontestable de $200,000,000. Le ministre des Finances admet lui-même que comme garantie directe l'hypothèque que nous donne le Grand-Tronc-Pacifique ne vaut pratiquement rien parce qu'il y a trois autres hypothèques, de sorte que nous n'avons qu'un quatrième hypothèque que le ministre lui-même admet n'avoir aucune valeur, et nous restons avec la seule garantie de la compagnie du Grand-Tronc-Pacique.

Ainsi que je l'ai dit auparavant, je ne fais pas autant de fond sur la garantie du Grand-Tronc que le Gouvernement, parce que, ainsi qu'on l'admet, il y a $121,000,000 d'obligations hypothéquaires qui viennent avant notre hypothèque sur les biens du Grand-Tronc. Il y a encore en avant de nous $19,000,000 de loyers capitalisés, et le bill que nous avons adopté cette année ajoute encore $12,000,000 d'obligations émises par le Grand-Tronc et qui auront priorité sur la garantie que cette compagnie donne au Gouvernement. Mais, ce n'est pas tout. D'après les chiffres déposés par le ministre des Finances, le Grand-Tronc a déjà garanti $30,000,000 de plus à d'autres créanciers, et ces $30,000,000 tiennent un rang absolument semblable au nôtre au sujet de la garantie actuelle de $10,000,000. De sorte qu'il y a avant la garantie que le Grand-Tronc nous donne, $152,000,000 d'hypothèques directes et $30,000,000 de garanties égales à celle que l'on nous donne. Je demande donc à la Chambre, si elle ne croit pas, en présence de ces chiffres, qu'il serait juste que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique nous remit comme garantie supplémentaire les intérêts qu'elle possède dans ces deux autres compagnies.

J'ai donc l'honneur de proposer:

Que l'objet portant 3e lecture du bill soit rayé du feuilleton et que le projet de loi soit renvoyé au comité général de la Chambre, avec autorisation d'y apporter une modification disposant que la garantie que devra exiger et détenir le Gouvernement pour le prêt projeté doit comprendre une hypothèque embrassant les intérêts de la compagnie: a) en actions acquittées de la compagnie de développement et d'emplacements de villes du Grand-Tronc-Pacifique; b) l'embranchement de Port-Arthur sur la ligne principale du réseau transcontinental national; subordonnément, toutefois, à toutes charges ou privilèges dont ils sont grevés.

L'hon. M. FIELDING: L'objection que je dois formuler contre la motion présentée par l'honorable député c'est qu'au jugement du Gouvernement que nous demandons respectueusement à la Chambre de confirmer, il existe une ample garantie pour le prêt de $10,000,000 proposé par le projet de loi à l'étude. Je crois pouvoir affirmer à bon droit que jamais encore par le passé, le gouvernement actuel n'a fait de prêts qui aient été entourés d'aussi bonnes garanties. L'honorable député fait allusion aux prétendues valeurs négociables, dont le chiffre, dit-il, s'élevait à $200,000,000, fournies sous une forme quelconque par la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Il le sait parfaitement, si la compagnie du Pacifique eut été en mesure de réaliser $200,000,000 ou un dixième de cette somme sur ces valeurs négociables, elle ne se serait jamais adressée au Gouvernement pour obtenir son concours financier. Le prix d'une garantie est sa valeur immédiate, la valeur d'un titre est le

prix même qu'on peut réaliser en le plaçant sur les marchés mondiaux. Bien que ces valeurs négociables, en dernière analyse, soient devenues fort précieuses, il est évident que si elles eussent joui d'une grande valeur financière à cette époque, la compagnie se serait adressée aux marchés financiers pour obtenir des fonds, au lieu de s'adresser au gouvernement canadien. La chose est évidente, à l'époque où la compagnie du Pacifique donna ces garanties, elles n'avaient que peu ou point de de valeur; par conséquent, à titre de garantie à cette époque, elles ne sont certainement pas dignes des éloges qu'en fait l'honorable député, et si en fin de compte, ces valeurs sont devenues précieuses, le prêt en dernière analyse a été remboursé.

Mais si nous envisageons cette opération financière telle qu'elle s'est effectuée à l'époque où l'on fit ce prêt, il est évident que si ces garanties eûssent joui d'une valeur réelle sur le marché financier, la compagnie aurait demandé ces fonds aux marchés financiers au lieu de s'adresser au gouvernement canadien. Dans ce sens, les valeurs en question n'avaient aucun prix, et le Gouvernement n'a pas obtenu de garantie convenable pour son prêt. En faisant ce prêt, le Gouvernement comptait sur le progrès du pays; il nourrissait l'espoir que l'entreprise du chemin de fer canadien du Pacifique aboutirait au succès. et heureusement ces prévisions se sont réalisées. Mais comme garantie d'ordre financier, comme valeur négociable sur le marché, comme opération commerciale de banque, les garanties données par la compagnie n'avaient relativement que très peu de prix; car. dans le cas contraire, la compagnie ne se serait pas trouvée dans l'obligation de s'adresser au gouvernement canadien pour obtenir des fonds. Etudions maintenant la garantie que nous acceptons. Je laisse de côté la question de l'hypothèque qui, je le répète, tout en possédant quelque valeur pour l'avenir, ne jouit pas d'une valeur immédiate. J'y attache peu d'importance, mais je soutiens que nous avons la garantie de la compagnie du Grand-Tronc. L'honorable député fait allusion à la quantité immense de valeurs négociables de la compagnie du Grand-Tronc. Je ne le suivrai pas sur ce terrain. J'ai déjà donné ces chiffres, montrant qu'après avoir fait face à toutes ces obligations. il restait à la compagnie du Grand-Tronc un excédent qui aurait amplement suffi pour protéger ce prêt, et les rapports plus récents se rattachant aux transactions de l'année dernière confirment cet état financier et lui apportent une nouvelle force. Mais il est inutile d'appuyer sur la valeur de ces titres. Le marché financier surveille toutes ces opérations et la valeur d'un titre peut facilement se trouver dans les journaux financiers. Seulement je tiens à faire observer que ces titres ont une valeur financière. ils ont une valeur commerciale. établie par des gens qui s'y entendent dans l'évaluation de ces titres.

On connaît toutes les obligations de la compagnie du Grand-Tronc qui sont impayées; on connaît toutes ces garanties, et en présence de tout cela, le marché financier détermine le prix des titres du même genre. Dans le journal "Economist" du 24 avril, je vois que les obligations de 4 p. 100 de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique dont on a fait l'émission pour la section des prairies, et qui portent la garantie de la compagnie du Grand-Tronc, sont cotées de 92 à 94. Voilà la valeur actuelle de cette catégorie d'obligations sur le marché financier. Voilà leur valeur aux comptoirs des banquiers à Londres. Déduisez un minime pour-cent représentant l'écart entre la cote ordinaire et la somme réalisée pour une forte émission, et j'affirme à bon droit qu'avec ces $10,000,000 d'obligations, on pourrait s'adresser à une maison de banque solide et en recevoir 90 cents par dollar. A quoi bon affirmer qu'il n'existe pas de garantie? Tout au plus pourrait-on affirmer que nous courons le risque d'une marge de 10 p. 100. Ceux qui sont au courant de l'historique du Grand-Tronc et connaissent la réputation dont jouit cette compagnie sur les marchés financiers s'accorderont à dire avec moi que, lorsque nous jouissons de la garantie du Grand-Tronc qui est cotée sur le marché financier à un chiffre oscillant entre 92 et 94, il est ridicule d'affirmer que le Gouvernement n'a pas obtenu une excellente garantie pour ce prêt.

Mon honorable ami a parlé beaucoup des emplacements de ville. Il désire des informatoins au sujet de ces emplacements. Dans les premiers temps de cette discussion, plusieurs de nos honorables adversaires ont eu beaucoup à dire à propos de quelques individus qui ont tiré profit de ces transactions. On nous a dit que des individus écumaient ces affaires et faisaient des bénéfices personnels. Personne n'a essayé ici de soutenir aucune accusation. On a prétendu qu'au sujet de ces emplacements de ville il y avait certains individus qui retiraient de l'argent aux dépens de la compagnie. Mon honorable ami dit que le capital de la compagnie des emplacements de ville, une compagnie subsidiaire, est détenu de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, par conséquent il comprendra que les opinions émises durant la première période de ce débat et affirmant que des employés de la compagnie du Grand-Tronc gagnaient de l'argent au moyen de ces transactions, sont absolument sans bases sérieuses. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a formé une compagnie des emplacements de ville dans un

M. W. S. FIELDING.

but qui est absolument légitime. On nous a dit que le Gouvernement lui avait accordé une grande étendue de terre. Le Gouvernement lui a vendu cette terre à $3 l'acre, mais nous avons réservé un intérêt d'un quart dans des profits de la compagnie des emplacements de ville, fait que mon honorable ami a oublié de mentionner. Il n'y a pas une transaction entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie des emplacements de ville qu'on ne puisse pas dire parfaitement légitime et légale. Il n'y a aucune transaction entre le Gouvernement et la compagnie des emplacements de ville qui ne soit pas convenable, équitable, et dans l'intérêt du Canada.

M. MIDDLEBRO: L'honorable ministre a-t-il demandé à la compagnie des emplacements de ville de nous donner une garantie pour cet emprunt, leur intérêt dans cette compagnie?

L'hon. M. FIELDING: Non. Je crois que lorsque nous avons une garantie de $9 sur $10 de la valeur marchande la plus élevée, c'est déraisonnable de demander de nous donner d'autres garanties. On a fait aussi allusion au capital ordinaire. Le capital ordinaire de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a aujourd'hui peu ou pas de valeur commerciale. Il y en a pour $25,000,000 mais si quelqu'un peut en obtenir et s'il le porte dans une banque quelconque et demande qu'on lui prête un pour-cent sur tout le montant, je ne crois pas qu'on lui accorde ce qu'il demande. Ce capital actuellement ne vaut rien en réalité. Le capital d'une compagnie de chemin de fer n'a pas une valeur commerciale immédiate. Sa valeur repose sur l'avenir. Sa valeur dépend de l'entreprise. Ce capital ne vaudrait rien aujourd'hui pour nous comme garantie et si quelque jour, par suite du développement de l'entreprise, ce capital ordinaire vient à valoir quelque chose, nous n'en n'avons pas besoin comme garantie parce qu'il ne peut pas valoir quelque chose tant que les obligations du Grand-Tronc-Pacifique n'auront pas été remplies. Si par la suite, grâce au développement de l'entreprise, ce capital ordinaire atteint une certaine valeur, à ce moment notre prêt et toute autre dette de l'entreprise seront absolument garantis. Par conséquent, convaincu que nous avons une garantie suffisante pour notre prêt, une garantie préférable à celle qu'un gouvernement se fait donner habituellement et de beaucoup prééable à celle que nous avons eue dans le cas du Pacifique-Canadien, je demande à la Chambre de ne pas accepter l'amendement de mon honorable ami.

(L'amendement de M. Middlebro, mis aux voix, est rejeté par le même vote que précédemment.)

M. G. H. PERLEY (Argenteuil): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami le ministre des Finances s'oppose vivement à demander à cette compagnie une garantie complémentaire, mais j'ai une proposition à faire sur le même principe que celui qui a déjà été discuté et j'ai à proposer un amendement qui probablement, sera conforme aux vues de l'honorable ministre et de plusieurs membres du Gouvernement. La compagnie du Grand-Tronc est propriétaire d'une grande partie du capital de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Dans la loi adoptée en 1903, il a été disposé que le Grand-Tronc-Pacifique prendrait et paierait ce capital quand il en aurait besoin et le conserverait en entier. Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a dit à ce moment que chaque dollar de l'argent qui serait reçu pour ce capital ordinaire du Grand-Tronc-Pacifique serait utilisé dans la construction du chemin de fer. C'est dans le but de permettre au Grand-Tronc de recevoir du capital ordinaire pour lequel il devait payer quelque argent en vue de construire le Grand-Tronc-Pacifique que cette disposition a été prise en 1903. Pourtant elle n'a pas été agréée par le Grand-Tronc ou par le Grand-Tronc-Pacifique et en 1904 la compagnie s'est de nouveau adressée au Parlement et a obtenu une modification qui a été introduite dans la loi, modification par laquelle le Grand-Tronc-Pacifique était autorisé à céder au Grand-Tronc du capital ordinaire comme du capital entièrement payé, non pas en retour d'argent comptant mais en retour de services qui devaient être rendus au Grand-Tronc-Pacifique et spécialement pour une garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique. Le Grand-Tronc a garanti ces obligations et actuellement il se trouve dans l'impossibilité de faire l'émission de ces obligations sur le marché de Londres à un prix satisfaisant et en conséquence, il s'adresse au Gouvernement et lui demande de lui consentir ce prêt. Le Grand-Tronc offre-t-il en même temps de restituer ce capital ordinaire au Grand-Tronc-Pacifique, capital qu'il a reçu en retour de sa garantie?

Pas du tout. Il se propose d'en retenir possession tout de même. La proposition que je vais faire à l'égard de ces actions ne portera préjudice à personne, ne portera préjudice ni au Grand-Tronc ni au Grand-Tronc-Pacifique. L'effet sera simplement de nous protéger dans le cas où ce prêt de $10,000.000 ne serait pas remboursé. Tout honorable député sait comme il est difficile d'opérer la liquidation d'une hypothèque à la suite de la déconfiture d'une grande entreprise. Cela demande beaucoup de temps et cause beaucoup d'ennui. Si les actions communes du Grand-Tronc-Pacifique nous étaient transférées dans l'intervalle, nous éviterions tous ces

ennuis, dans le cas où l'hypothèque devrait être liquidée par procédé légal. L'acte pourvoyait à la garantie du Gouvernement en ce qui regarde une prétendue première hypothèque, et à la garantie du Grand-Tronc en ce qui regarde une prétendue deuxième hypothèque. Mais ces deux hypothèques étaient réellement sur le même pieds, et je ne pense pas qu'il soit pourvu à la nomination d'un liquidateur dans le cas du défaut de paiement d'aucune de ces émissions d'obligations.

Il est du devoir du liquidateur tout d'abord de solder les frais d'exploitation, et en second lieu de diviser au *pro rata* tout bénéfice réalisé entre les porteurs d'obligations de première et de seconde hypothèque. Je voudrais éviter toute difficulté de cette nature. Il me semble que c'est là une disposition très déraisonnable de l'acte primitif, et que nous devrions chercher à nous protéger contre tous ennuis de cette nature par rapport à ce prêt-ci. Je propose que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc transporte au Gouvernement toutes les actions communes du Grand-Tronc-Pacifique qui sont actuellement en sa possession. Je ne propose pas cela comme garantie, car le ministre des Finances a parfaitement raison de dire que les actions n'ont aucune valeur à l'heure actuelle. Mais je demande le transfert de ces actions afin que nous les ayons en notre possession dans le cas où ces obligations ne seraient pas remboursées. En même temps on pourrait prescrire que le droit de vote attaché à ces actions continuerait d'être exercé par la compagnie du Grand-Tronc tant qu'il n'y aura pas eu défaut de paiement des obligations ou de l'intérêt. Ma proposition a simplement pour but de protéger notre population. Les ministres sont les représentants du peuple canadien, mais il semble que les députés ministériels n'aient d'arguments à faire valoir qu'en faveur des compagnies du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc, et que l'intérêt public soit oublié. Je proteste contre l'intention évidente des honorables députés de la droite de faire croire à la population canadienne que nous membres de la gauche sommes de quelque manière opposés au parachèvement du Grand-Tronc-Pacifique. Il s'est produit des divergences d'opinion quand le projet primitif fut soumis au Parlement; mais il a été depuis sanctionné par le peuple et nous nous rendons parfaitement compte qu'il y a lieu de parachever le chemin le plus tôt possible.

L'amendement que je propose ne portera nullement atteinte au crédit du Grand-Tronc, non plus qu'à celui du Grand-Tronc-Pacifique. Il ne touche pas au droit de vote conféré par les actions, non plus qu'au droit de gestion du chemin de fer de sorte qu'une fois ces $10,000,000 remboursés les titres de ces actions seront remis aux propriétaires actuels. D'autres part. si la somme n'est pas remboursée, le Gouvernement aura en sa possession ces actions communes, et il sera à même de se charger de la gestion du chemin de fer sous la réserve des autres obligations auxquelles il restera sujet, et cela sans recourir à la loi, sans les ennuis qu'autrement il lui faudrait subir pour faire reconnaître ses droits. J'ai l'honneur de proposer: ;

Que l'ordre pour la 3e lecture soit rayé et que ledit bill soit renvoyé devant le comité général de la Chambre avec pouvoir de le modifier en prescrivant que toutes les actions de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en la possession de la compagnie du Grand-Tronc seront transférées et engagées au Gouvernement, celui-ci devant en retenir possession jusqu'à ce que la somme avancée ait été remboursée avec intérêt, mais sauf toute disposotion nécessaire ou raisonnable quant au droit de vote conféré par lesdites actions dans l'intervalle.

(L'amendement de M. Perley, mis aux voix, est rejeté par le même vote que précédemment.)

M. ARTHUR MEIGHEN (Portage-la-Prairie): J'ai aussi un amendement à proposer; mais avant de faire aucune observation ayant directement trait à cet amendement, je dirai quelques mots relativement aux travaux de construction sur le Grand-Tronc-Pacifique, notamment dans l'Ouest du Canada. Je me rends compte qu'à cette heure avancée de la nuit il serait déplacé de ma part de retenir la Chambre bien longtemps. La question que je désire signaler tout d'abord à l'attention de la Chambre se rapporte à la nationalité des individus à qui est allé l'argent provenant de la caisse publique et appliqué à la construction de cette voie ferrée dans l'Ouest. Depuis deux ans c'est là une question brûlante pour nous.

Le 22 mars dernier, certaines questions ont été posées au ministre des Finances par l'honorable député de Brandon (M. Sifton) sur ce même sujet, et je cite les " Débats ":

L'hon. M. SIFTON (par M. A. H. Clarke) demande:

1. Quel est le nombre total d'employés dans le personnel actif du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique au-dessus du rang de serre-freins?

2. Sur ce nombre total, combien sont sujets anglais, et combien sont citoyens des Etats-Unis?

3. Quel est le nombre total d'employés dans le personnel technique dudit chemin de fer, à l'exclusion des journaliers?

4. Sur ce nombre total, combien sont sujets anglais, et combien sont citoyens des Etats-Unis?

L'hon. GEO. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Le vice-président et le gérant général du Grand-Tronc-Pacifique nous fournit, en réponse, les informations suivantes: Le nombre total d'hommes d'un rang supérieur à celui de serre-freins est de 135.

2. Il semblerait impossible d'obtenir les informations au sujet de la nationalité des employés, sans faire un relevé complet entre Edmonton et Prince-Rupert, où un certain nombre sont dans des endroits virtuellement inaccessibles à ce temps de l'année. On dit que 90 p. 100 d'entre eux sont sujets anglais ou habitent le Canada depuis une période variant entre trois et dix ans. Cette assertion est basée sur les bordereaux de paie du mois de mars ou sur des informations actuellement en nos mains.

3. 231.

4. Répondu sous le n° 2. De plus, disons que les employés suivants sont sujets anglais: Le deuxième vice-président, le chef des ingénieurs, l'ingénieur des ponts, le gérant du trafic des marchandises.

Et ainsi de suite à travers une liste d'environ 15 fonctionnaires. La Chambre remarquera que dans ses réponses le Gouvernement a annoncé au pays que la proportion, en tant qu'il peut l'estimer, du personnel d'exploitation de ce chemin à l'ouest du lac Supérieur, en dessus du rang de serre-freins, comprend 70 p. 100 de sujets britanniques, que les mêmes chiffres s'appliquent au personnel des ingénieurs, et qu'en outre, il y en a deux qu'il prétend être des sujets britanniques. Il semblerait d'après cette déclaration du ministère que sur toute la liste du personnel des ingénieurs deux seulement sont des sujets britanniques.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami me permettra-t-il de faire remarquer que la déclaration du ministère n'est pas basée sur les renseignements ministériels, mais que ce sont des renseignements qui nous ont été fournis par la compagnie?

M. MEIGHEN: J'espère que mes paroles ne seront pas interprétées de façon à faire croire que je veux contester la bonne foi du ministère ou du ministre en ce qui concerne la déclaration qu'il a faite. Je désire, cependant, en me basant sur les renseignements en ma possession, déclarer que ce relevé est inexact. La réponse à la deuxième partie de la série de questions est particulièrement sujette à contestation. Le personnel des ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique dans l'Ouest du Canada, si j'en crois mes renseignements, et j'ose dire qu'ils sont très complets, est virtuellement dominé par des citoyens américains. Dire que 90 p. 100 de ce personnel sont des citoyens du Canada, c'est dire que les autorités du Grand-Tronc-Pacifique qui ont fourni ces renseignements, n'ont pu avoir de raisons valables pour affirmer cela. On m'a fourni aujourd'hui—et je puis la donner à la Chambre—une liste de 56 employés de ce chemin, dont la grande majorité sont ingénieurs; la liste est fourni par un ingénieur qui a été au service du chemin de fer, et sur ces 56, pas moins de 40 sont citoyens des Etats-Unis d'Amérique.

Dans la liste qui a été fournie au ministre des Chemins de fer portant à 231 le nombre des employés du personnel des ingénieurs, la compagnie a évidemment profité de la manière dont la question était posée pour inclure dans ce nombre, ceux qui occupent un rang infime dans cette profession, tels que les chaîneurs, peut-être les domestiques et autres employés de rang inférieur. Parmi ceux qui ont reçu la plus forte rémunération sur le chemin de fer on se plaint—et les plaintes ont été fréquentes depuis un certain temps dans toute la région de l'Ouest—de ce qu'une préférence très marquée a toujours été accordée aux citoyens des Etats-Unis sur les citoyens du Canada. S'il n'y avait pas des ingénieurs, des architectes et autres membres de profession de ce genre qui sont aujourd'hui réellement oisifs dans les rues du Canada, et même des hommes très compétents, cet état de choses ne serait pas si déplorable. Mais monsieur l'Orateur, il y a des ingénieurs civils très compétents expérimentés et éprouvés qui sont oisifs dans les rues du Canada à l'heure qu'il est. On m'informe,—et je le crois—que la compagnie a pour système de laisser ces ingénieurs de côté et de donner la préférence à des citoyens étrangers. Il y a une double objection à cela dans le cas actuel. D'abord le chemin est commandité virtuellement par le Dominion canadien, en second lieu les conditions qui existent en ce pays sont parfaitement connues et étudiées par les ingénieurs canadiens formés en ce pays. On pourrait citer des cas ou l'emploi d'ingénieurs étrangers a été très nuisible aux intérêts du chemin, ou des erreurs sérieuses ont été faites, et ont occasionné de lourdes pertes, et par suite de lourdes responsabilités pour le pays tout simplement grâce au fait que les ingénieurs employés avaient été formés dans des conditions qui ne prévalent pas dans la zone septentrionale de ce continent.

M. TALBOT: Mon honorable ami voudra-t-il nous dire s'il connaît quelque ingénieur ou architecte de réputation qui soit maintenant oisif dans une ville quelconque du Canada?

M. MEIGHEN: J'en connais certainement. J'espère que mon honorable ami n'ira pas jusqu'à me demander leurs noms.

M. TALBOT: Je vais pousser la question plus loin, j'aimerais à voir les noms.

M. MEIGHEN: Je crains que mon honorable ami ne trahisse un manque de quelque chose. La Chambre devra juger de quoi il s'agit. Le système qui a eu pour résultat un état de choses sur lequel j'ai attiré l'attention, m'est connu jusqu'à un certain point. Je ne puis dire que je connais un grand nombre d'exemples, mais j'en connais plus d'un. Un citoyen des Etats-Unis, connu peut-être de quelqu'un

qui occupe une haute position sur le chemin, qui est lui aussi, citoyen du même pays, écrit au département des ingénieurs pour demander une position.

On lui répond, que pour se conformer à la loi concernant la main-d'œuvre étrangère, il n'est pas possible de l'engager ainsi directement, mais s'il se rend à Winnipeg ou ailleurs, à une certaine date, et s'adresse à une certaine personne, il est très probable qu'il obtiendra un emploi. C'est un moyen très habile d'éluder la loi. Le résultat, comme je l'ai dit, est qu'il règne un profond mécontement parmi les membres de cette profession, surtout dans la partie du pays dont j'ai parlé et que je connais plus particulièrement.

Aujourd'hui que nous sommes appelés à contribuer de nouvelles sommes à la construction de ce chemin, le moment me paraît bien choisi pour demander comment cet argent est employé. Il y a trois ou quatre ans, le juge Winchester a été nommé commissaire pour s'enquérir comment cette compagnie observait la loi sur la main-d'œuvre étrangère; je crois qu'il a constaté de graves infractions à la loi, et aussi que la compagnie avait recours à une foule de moyens pour en éluder les dispositions. Je suis convaincu que cette intervention du Gouvernement a eu d'excellents résultats, mais je suis aussi porté à croire, d'après les renseignements qui me sont fournis, que l'état de choses actuel, justifierait le Gouvernement d'instituer une nouvelle enquête.

Après ces quelques remarques, j'exposerai aussi brièvement que possible les principes sur lesquels repose l'amendement que j'entends proposer. Le grand mérite de ce projet du Grand-Tronc-Pacifique, aux yeux du Gouvernement, et comme il est dit dans le préambule de la loi de 1903, c'est que c'est une entreprise exclusivement canadienne, destinée à développer et à protéger les ports canadiens. Mais quand un membre de l'opposition propose une résolution dans ce sens, elle est immédiatement repoussée sans autre raison, comme l'a déclaré l'honorable premier ministre, qu'un jour viendra peut-être où une semblable proposition pourra être faite, mais quand viendra ce temps dont parle l'honorable premier ministre, il y aura cet article même au contrat qui nous en empêchera.

Une autre raison alléguée pour consentir à prêter la somme demandée, c'est que c'est une opération de banque; mais quand nous demandons au Gouvernement de conduire l'opération comme le ferait une banque, en exigeant qu'au moins le pays ne perde rien par l'opération, la proposition est repoussée à la demande du ministre des Finances qui prétend avoir une horreur instinctive et théorique des taux d'intérêt fixes, mais qui est incapable de donner une raison, bonne ou mauvaise de cette répugnance.

Quand nous nous avisons de vouloir introduire dans le bill une plus grande somme de garanties, comme le ferait toute banque bien administrée, on nous répond que les garanties actuelles sont amplement suffisantes. Le raisonnement du ministre des Finances, sur ce point, est caractéristique. Il a invoqué le précédent créé par le gouvernement conservateur lors de l'emprunt de $30,000,000 par le chemin de fer du Pacifique-Canadien, emprunt qui était garanti, comme l'a démontré l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) par des propriétés évaluées à $200,000,000,— d'après l'estimation de l'époque et non une estimation d'aujourd'hui. A cela le ministres des Finances a répliqué que si les garanties offertes par le chemin de fer du Pacifique-Canadien avaient été évaluées à $200,000,000, il n'aurait pas demandé au gouvernement du jour de lui prêter $30,000,000.

Le fait que la compagnie s'adressait au Gouvernement et la preuve que les garanties qu'elle avait à offrir n'avaient aucune valeur sur le marché monétaire. Cependant, lorsqu'il s'agit du présent emprunt, il déclare que nous avons d'amples garanties. Si on appliquait le même raisonnement au cas du Grand-Tronc-Pacifique qu'en résulterait-il? M. Hays, le président du Grand-Tronc-Pacifique, dans sa lettre au ministre des Finances admet que la compagnie est obligée de s'adresser au Gouvernement pour en obtenir un prêt. Il dit dans cette lettre que si le Gouvernement ne prête pas l'argent les travaux vont être arrêtés. Pouvait-il dire plus clairement qu'il lui était impossible d'obtenir de l'argent ailleurs? Or, si on applique au cas actuel le raisonnement du ministre des Finances, dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, il faut nécessairement conclure que les garanties offertes par le Grand-Tronc-Pacifique n'ont aucune valeur sur le marché monétaire. Ainsi, le ministre des Finances commence par déclarer que les garanties offertes par le Grand-Tronc-Pacifique sont parfaites, et sans même prendre le temps de respirer, il ajoute que ces garanties ne valent rien. Il n'y a pas d'autre conclusion logique à tirer de son raisonnement.

Laissant de côté cette question, j'ai voulu prendre le Gouvernement au mot, et rendre le bill un peu plus conforme aux principes qui régissent les opérations de banque mais le Gouvernement n'a rien voulu entendre. Il se rejette alors sur la proposition contraire et dit que nous sommes en société avec le Grand-Tronc-Pacifique. Puisqu'il ne s'agit plus d'une opération de banque mais d'une opération entre associés, je demande qu'on mette

dans le bill certaines dispositions basées sur les principes qui régissent les rapports entre associés.

Un de ces principes est que ceux qui contribuent au capital d'une entreprise, participent aussi dans la propriété de cette entreprise. Le principe fondamental de toute association est assurément celui qui est énoncé dans l'amendement que j'entends proposer.

A l'article 26 de la loi de 1903, il est dit que le capital du Grand-Tronc-Pacifique sera de $45,000,000, dont $20,000,000 seront représentés par des actions privilégiées et $25,000,000 par des actions ordinaires, et que les actions ordinaires appartiendront au Grand-Tronc, comme étant un des associés.

Pour ces 25 millions, la compagnie du Grand-Tronc a dit qu'elle donnerait sa garantie, laquelle, malheureusement, s'est trouvée ne pas valoir grand'chose. Tout de même, elle a ses 25 millions d'actions ordinaires pour cette garantie. Et comme nous avons à donner notre garantie pour ce prêt, comme nous avons à trouver nous-mêmes cet argent, pourquoi n'aurions-nous pas notre part de ces actions, tout comme le Grand-Tronc. Il est bien vrai que ces 25 millions d'actions ordinaires ont déjà été attribuées à la compagnie du Grand-Tronc, mais il reste 20 millions d'actions privilégiées, et pourquoi n'aurions-nous pas notre part de ces dernières? Pourquoi le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait-il pas la moitié de ces actions, et le Gouvernement l'autre moitié? Ce serait une compensation pour les engagements que nous prenons. Je propose donc, monsieur l'Orateur, l'adoption de l'amendement suivant:

Que ledit bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé à un comité général avec pouvoir de le modifier en statuant que le Canada, vu l'aide financière contribuée par lui à l'entreprise, recevra des actions privilégiées de la compagnie jusqu'à concurrence de $10,000,000.

(L'amendement de M. Meighen, mis aux voix est rejeté par le même vote que précédemment).

M. l'ORATEUR: Il est proposé que le bill soit lu pour la troisième fois. Adopté.

L'hon. M. FIELDING: Adopté par le même vote que précédemment, en sens inverse.

M. R. L. BORDEN: Personne n'a demandé la mise aux voix.

L'hon. M. FIELDING: Il n'y a personne qui s'oppose.

(La motion est adoptée.—Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté).

PROCHAINS TRAVAUX.

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

M. R. L. BORDEN: Quelles affaires y a-t-il pour demain?

Sir WILFRID LAURIER: Si rien ne l'empêche, nous prendrons les résolutions du service civil, autrement nous travaillerons au budget.

M. R. L. BORDEN: Peut-être vaudrait-il mieux prendre le budget tout de suite, et remettre à un autre jour les résolutions relatives au service civil. Passé demain, nous pourrons y venir quand le très honorable premier ministre le voudra.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à minuit et quinze minutes, mercredi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 5 mai 1909.

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

CAMP DE BARRIEFIELD.—QUESTION DE PRIVILEGE.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Monsieur l'Orateur, je soulève une question de privilège. Je désire appeler l'attention de la Chambre sur un article paru dans le dernier numéro de la "Military Gazette", dans lequel je suis accusé d'avoir attaqué la bonne réputation d'un citoyen de Kingston, et jeté du discrédit et le déshonneur sur le département de la Milice et de la Défense. Ces attaques ont rapport à ma critique des sommes dépensées pour les chalets des employés au collège militaire royal à Kingston. La meilleure preuve que mes critiques étaient fondées se trouve dans le fait que le ministre des Travaux publics lui-même, après avoir étudié la question, a diminué de $20,000 le crédit que je critiquais. Je suis aussi accusé dans cet article de la "Military Gazette" d'avoir dit des choses jetant de l'odieux sur le commandant surtout et le personnel de l'état-major, de même que sur tous les officiers, sous-officiers et soldats qui ont fait les exercices au camp de Barriefield l'année dernière. L'écrivain de la "Military Gazette" me reproche d'avoir parlé des cas d'ivresse et de bagarre dont j'ai été témoin au camp de Barriefield un dimanche, l'année dernière. Je désire simplement déclarer, monsieur l'Orateur, que les remarques que j'ai faites au sujet du camp avaient été précédées par d'autres remarques du député libéral d'Huntingdon, (M. Ross) remarques que le ministre de la Milice lui-même a approuvées presque entièrement.

Si l'on se reporte aux remarques du ministre de la Milice et de la Défense on constatera que le personnel de la milice au camp de Barriefield n'était pas ce qu'il aurait dû

être et que la cantine était un embarras que le département cherche à faire disparaître. Je crois que le ministre de la Milice serait approuvé par toute la population du pays s'il faisait un effort pour réglementer la vente des liqueurs enivrantes dans les camps militaires. Je n'ai pas dit, monsieur l'Orateur, que les soldats du camp de Barriefield étaient vicieux et ivrognes; j'ai dit que ceux au soin desquels était confiée la cantine avaient été accusés de vendre des boissons enivrantes, et je répète ce que j'ai dit. Un des accusés a été trouvé coupable et condamné à l'amende pour avoir vendu des boissons enivrantes; quant aux autres, de consentement mutuel, on a changé l'acte d'accusation en une simple accusation d'avoir de la boisson en leur possession, au lieu d'en avoir vendu. Tous les accusés se sont avoués coupables, et tous furent condamnés à l'amende. Enfin le seul corps qui n'a pas été condamné, a été le 47e bataillon qui n'avait pas de cantine. Je répète que je n'ai pas dit dans la Chambre ainsi que la "Military Gazette" le prétend que les soldats à Barriefield étaient vicieux et ivrognes. Je n'aurais pas pu le dire d'ailleurs avec vérité, parce que je connais très bien tous ceux qui étaient au camp et je sais que quelques-uns d'entre eux appartiennent aux meilleures familles de la région, et sont eux-mêmes des gens de bonne conduite et respectables. Je répète qu'il y a eu des cas d'ivresse et de bagarre au camp de Barriefield un dimanche après-midi. J'ai fait une enquête sérieuse à ce sujet, et il n'est que juste que je déclare ici qu'à mon avis la plus forte partie de cette ivresse et bagarre a été causée par des civiliens et non pas par les soldats.

J'ai mis d'autant plus de soin à faire mon enquête que quelques-uns des officiers de par chez nous, ont appelé mon attention sur la question, et, bien qu'il se consomme de la boisson dans le camp de Barriefield, comme probablement dans tous les camps militaires, je suis d'opinion que si les civiliens n'étaient pas venus boire au camp ce dimanche-là il n'y aurait pas eu de bagarre. Je déclare de plus qu'en aucune façon j'ai voulu dans les remarques que l'on me reproche, accuser le commandant, le colonel Gordon, ou les officiers sous ses ordres, d'avoir manqué à leur devoir. S'il y a faute, je crois que c'est la tête du département de la Milice qui doit la porter. Tout ce que j'ai appris, et je désire de déclarer devant cette Chambre, me confirme dans l'opinion que le commandant de la région militaire de Kingston est un officier qui mérite bien la haute réputation dont il jouit dans les endroits où il est le mieux connu. Je crois qu'il est homme à se conformer à tous les ordres qu'on pourrait lui donner, et si le ministre de la Milice ordonnait d'abolir la cantine, je suis fermement convaincu que tant qu'il sera commandant, la cantine au camp de Barriefield sera supprimée et les ordres du ministre de la Milice observés à la lettre.

M. J. W. EDWARDS.

1re LECTURE

De divers projets de loi, provenant du Sénat:

Le 1er (n° 171) (SS), concernant la Cie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick;

Le 2e (n° 168) (JJ), concernant la Mexican Transportation Company, Limited, et pour changer son nom en celui de la Cie du chemin de fer Mexican Northwestern;

Le 3e (n° 170) (RR), concernant la Cie du chemin de fer Brockville, Westport and Northwestern;

Le 4e (n° 167) (BB), à l'effet de constituer en corporation le bureau des Anciens de la région canadienne de la province septentrionale de l'Eglise morave en Amérique;

Le 5e (n° 166) (Y), concernant la Cie du chemin de fer central du Canada;

Le 6e (n° 169) (MM), à l'effet de donner au commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à Washington R. McCloy.

MOTION RELATIVE AU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE CHEMIN DE FER CENTRAL.

L'hon. M. FOSTER: Hier, j'ai demandé la permission de déposer avec le consentement unanime de la Chambre, une certaine motion, mais ce consentement n'a pas été accordé et j'ai déposé la motion comme avis seulement. Aujourd'hui je désire proposer:

Qu'il soit déposé sur le bureau de la Chambre une copie d'un décret du conseil du gouvernement du Nouveau-Brunswick, portant la date du 5 juin 1908, des statuts de la province en vertu desquels ledit décret du conseil a été adopté, et du rapport de la commission nommée en vertu desdits statuts et décret du conseil.

La raison pour laquelle je demande que ces documents soient déposés sur le bureau de la Chambre, pour l'information de tous les membres de cette Chambre et afin qu'ils les examinent, est que l'on ne puisse mettre en doute leur authenticité dans la discussion qui va suivre cette motion, conformément aux règlements de la Chambre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Il suffira de rappeler à la Chambre que cette motion est absolument contraire aux règlements pour plusieurs raisons. Pour le moment, il suffira d'en mentionner une, et cette raison est que, d'après le règlement, cette Cham-

bre n'a pas reçu un avis suffisant. Il y a plusieurs autres raisons que je pourrais apporter contre l'adoption de la motion de mon honorable ami, mais je crois que celle-ci suffira.

M. R. L. BORDEN: L'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) craint évidemment beaucoup le dépôt de ces documents. Cela est évident. Il cherche à prendre refuge derrière un article du règlement. Comme le rapport de cette commission contient des choses qui touchent sérieusement un membre de son cabinet, je ne croyais pas qu'il aurait été le premier à se lever dans cette Chambre et à proposer, comme question spéciale exemptant l'obligation de donner un avis, le dépôt sur le bureau de la Chambre des copies authentiques de ces documents. Mais le très honorable premier ministre ne semble pas disposé à faire cela. Je crois que ce serait une faute que de créer le précédent de ne pas déposer aussitôt après sa présentation un rapport d'une commission, qui, ainsi que tous les honorables membres de la Chambre le savent, atteint sérieusement la conduite publique d'un membre du Gouvernement.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'honorable député (M. Borden) ne peut discuter pour le moment que la question de règlement.

M. R. L. BORDEN: Très bien.

M. l'ORATEUR: Cette motion n'est pas celle dont avis a été donné hier.

M. R. L. BORDEN : Je discute la question d'ordre. A mon avis, en tant que cette motion touche à la conduite publique d'un membre du cabinet, le député de Toronto-nord (M. Foster) devrait être autorisé à la présenter comme question de privilège et sans avis préalable. Pour cette raison, monsieur l'Orateur, il conviendrait d'adopter cette motion ce matin même, à titre de privilège.

M. l'ORATEUR: Je désire faire disparaître tout malentendu. Ce n'est pas la motion dont il a été donné avis hier.

L'hon. M. FOSTER: Voici l'explication. Hier, j'ai donné à la Chambre d'une façon générale, avis du fond même de ma motion. Plus tard, pour me conformer à la prière du greffier, j'ai dressé une motion par écrit. Il ne s'est pas encore écoulé, paraît-il, un intervalle suffisant pour que cette motion puisse venir régulièrement en discussion devant la Chambre. J'ai donné avis du fond même de la motion, et ce matin j'ai proposé une motion contenant, en substance, la question mentionnée dans l'avis. Ce n'est peut-être pas le texte même et libre à la Chambre de l'accepter ou de la rejeter. Je propose cette motion au bénéfice de la Chambre relativement aux questions qui lui sont soumises ou qui lui seront bientôt présentées et il appartient à la Chambre de dire si elle consent à ce que cette motion soit adoptée, à titre de privilège.

L'hon. M. FIELDING : Il est malheureux que le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) s'il désirait discuter la question de règlement, se soit permis de dire au début que le premier ministre. . .

Quelques VOIX : A l'ordre !

L'hon. M. FIELDING. . . craint que ces documents soient présentés à la Chambre.

Quelques VOIX : A l'ordre !

L'hon. M. FIELDING : Qu'y a-t-il ? Quelle est la question de règlement ?

M. l'ORATEUR : La chose va sans dire, cette motion ne saurait être présentée sauf de l'agrément de la Chambre, conformément à la règle 8 ; sans les deux jours de rigueur, pour l'avis, elle ne saurait être discutée, sauf de l'agrément de la Chambre. Si la Chambre n'agrée pas, la motion est réservée à titre d'avis.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. J. A. CURRIE demande à présenter un bill (n° 172) tendant à amender la loi des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER: Un mot d'explication.

M. J. A. CURRIE : Monsieur l'Orateur, ce bill tend à apporter une rectification à une erreur manifeste qui s'est glissée dans la loi des chemins de fer et se rattachant aux agents des trains. L'article de la loi dont je propose la modification porte que lorsqu'on fait reculer un train devant la locomotive, un agent doit être placé au-dessus de la voiture en tête. C'est parfait, mais l'article affirme en outre que si on fait reculer la locomotive, il faut placer un agent sur le tender, en arrière de la locomotive.

On le sait, le mécanicien au-dessus de la locomotive peut voir aussi bien en arrière du tender qu'en avant de la locomotive. Il n'y a pas de place pour un serre-frein à l'arrière du tender. Cette règle est restée sans application jusqu'à ces années dernières, alors que l'application de la loi est devenue plus stricte et qu'on a demandé compte de leurs omissions aux agents des trains. Autant vaudrait demander à ces employés de se tenir sur le chasse-pierres que de s'asseoir à l'arrière du tender. L'amendement vise à biffer la ligne de l'article qui décrète que l'agent doit se tenir sur le tender quand la locomotive fait machine arrière. Il s'est produit un certain nombre d'accidents, et les intéressés dans mon comté m'ont demandé de tenter quelques efforts pour faire redresser ce grief. Avant

la fin de la session, le ministre des Chemins de fer, j'espère, verra jour à apporter cette modification à la loi et à faire entrer le principe de mon projet de loi dans un des nombreux bills relatifs aux chemins de fer inscrits au feuilleton.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES GRAINS DU MANITOBA.

M. J. A. CURRIE (Simcoe) demande à présenter un projet de loi (n° 173) modifiant la loi des grains du Manitoba.

Des VOIX: Un mot d'explication.

M. J. A. CURRIE (Simcoe): Ce bill vise à redresser un grief dont se plaignent les armateurs. La plus grande partie du grain du Nord-Ouest est expédiée par rail à la tête des lacs, puis transportée par vapeurs aux élévateurs de tête de ligne sur les lacs ou sur le littoral. Actuellement la loi contient une disposition relative à l'inspection de ce grain et elle décrète qu'il doit être accompagné de certificats jusqu'au littoral et c'est là une excellente disposition. La loi décrète aussi que le grain doit être pesé à son entrée dans l'élévateur de tête de ligne sur les Grands Lacs par des peseurs officiels et il n'y a pas de dispositions dans la loi qui décrète que le grain doit être pesé, à son entrée et à sa sortie du navire. Il en est résulté de graves pertes pour les compagnies de vapeurs sur les Grands Lacs, l'année dernière. Voici un état des diminutions de poids portées au compte des diverses compagnies:

NAVIRES CANADIENS.

Précis des diminutions dans les quantités transportées en 1908.

	Diminutions nettes.
Northern Navigation Co..	3,160
Montreal Transportation Co..	10,357
The Canadian Northwest SS. Co.. ..	1,152
The Midland Navigation Co..	7,592:06
The Farrar Transportation Co.. ..	3,913:30
The Canadian Lake and Ocean Navigation Co..	5,557:48
The Canadian Lake Transportation Co..	2,819:38
The St. Lawrence and Chicago Steam Navigation Co..	6,005
F. E. Hall & Co..	380
Steamer 'Seguin'..	1,264
Inland Navigation Co..	4,773:68
Collingwood Shipping Co..	785:42
Mathews Steamship Co..	652
Turret Crown, Limited..	1,028
Diminution nette des quantités transportées.. .. ..Boiss.	50,439:32

Les armateurs ne s'expliquent pas comment ce grain puisse sortir des panneaux des écoutilles; mais quoi qu'il en soit on prétend qu'il disparaît au cours du transport sur les lacs. Les diminutions qui figurent dans l'état que j'ai donné dépassent de beaucoup la limite naturelle; au point que les compagnies de steamships, l'année dernière, ont perdu $50,000 alors que ces diminutions auraient dû se résumer à environ 5,000 boisseaux, tout bien compté. L'association maritime s'est réunie ici et a présenté au ministre un mémoire pour le prier de prendre quelque initiative à cette égard. Cette association a en outre adopté une formule uniforme de connaissement portant que les armateurs ne seront point comptables des diminutions, sauf dans la mesure d'un demi-boisseau pour chaque millier de boisseaux transportés. A la suite du conflit qui a éclaté entre les expéditeurs et les transporteurs, cette convention a été rompue et force est bien aux propriétaires de steamers d'en venir aux règlements jadis en vigueur et cette année, sans doute, on leur fera payer injustement une diminution de 75,000 boisseaux. Cette exploitation est lucrative pour tous les intéressés et il n'y a pas lieu de se livrer ici à pareille rapine.

La loi actuelle dispose que les peseurs officiels à la tête des Grands Lacs, recevront une rémunération demandée aux taxes réalisées sur le grain, et le Gouvernement ne perd pas même un centin de ce côté. Le bill, par l'insertion de quelques mots dans la loi actuelle, tend à régler que le grain sera pesé à l'entrée et à la sortie, à moins que l'expéditeur et le transporteur ne fassent quelque autre convention.

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

DEPOT D'UN BILL RECTIFIANT UNE ERREUR DE COPISTE DANS LA LOI DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux) demande à présenter un bill (n° 174) tendant à rectifier une erreur de copiste au chapitre 63 des Statuts de 1908 touchant les subventions aux chemins de fer.

Des VOIX: Expliquez-vous.

L'hon. M. GRAHAM: Ce projet de loi tend à rectifier une erreur qui s'est glissée dans les Statuts de 1908. A la page 1409 des Procès-Verbaux de juillet dernier, il est dit que la Chambre s'est formée en comité général pour délibérer la résolution relative aux subventions de chemins de fer et dans cette liste figure une subvention destinée au chemin de fer de Vancouver-Westminster-Yukon, dans le but d'aider à la construction et au prachèvement d'un pont de chemin de fer jeté sur le goulet de Burrard, le chiffre de la subvention étant de $200,000. La résolution

a subi ses différentes épreuves devant cette Chambre; or, à mon grand étonnement et à la surprise générale on constata, une fois que le statut eût été imprimé, que le chiffre de la subvention avait été omis.

M. CROCKET: Est-ce une erreur typographique?

L'hon. M. HAGGART: Une autre erreur typographique.

M. LENNOX: Cela arrive parfois.

L'hon. M. GRAHAM: Il s'agit de rectifier cette erreur et d'insérer ces chiffres dans le statut.

M. R. L. BORDEN: Dans les circonstances mentionnées par le ministre on peut tenir la chose pour une simple erreur typographique et par conséquent il n'y a pas lieu de présenter de résolution. Aux yeux du ministre, est-ce une erreur typographique?

L'hon. M. GRAHAM: Certainement; les documents de la Chambre prouvent que l'omission est le fait de l'Imprimerie nationale.

M. R. L. BORDEN: Comment cette malencontreuse erreur typographique a-t-elle pu se produire?

L'hon. M. GRAHAM: C'est contagieux.

M. R. L. BORDEN: Je suis bien aise que le ministre des Chemins de fer reconnaisse la possibilité de ces erreurs typographiques. Puis-je espérer qu'il fasse comprendre à son collègue, le ministre des Travaux publics, la possibilité qu'il se glisse pareilles erreurs typographiques même dans les départements de l'Etat parfaitement bien organisés? C'est la première fois depuis quelques années qu'une erreur typographique ait nécessité pareille mesure législative. Le ministre des Chemins de fer consentira peut-être à étendre les dispositions de son bill à certaines autres erreurs typographiques qu'on a signalées à notre attention depuis quelque temps.

L'hon. M. OLIVER: Durant la session actuelle du Parlement il a été nécessaire de faire adopter un amendement à la loi des terres de la couronne pour corriger une faute d'impression.

M. R. L. BORDEN: C'est pourquoi le ministre des Chemins de fer a dit que c'était contagieux.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai consulté le secrétaire légiste et il m'a assuré qu'il n'était pas nécessaire dans les circonstances de présenter une résolution.

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

QUESTIONS.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

M. TAYLOR (New-Westminster) demande:

1. Quel est le fonctionnaire du Gouvernement chargé de la mission de faire observer l'article 40 de la loi du chemin de fer transcontinental national, chapitre 71, 1903?

2. Quelles mesures, s'il en est, ont-elles été prises afin de faire payer la réclamation des hommes, formant partie de l'équipe de gare, dont rapport a été fait à cette Chambre le 5 avril, comme ayant obtenu jugement contre un sous-entrepreneur pour ouvrage accompli sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique dans les environs de Prince-Rupert?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. M. Collingwood Schreiber est l'ingénieur en chef du Gouvernement pour la division ouest du chemin de fer transcontinental national (chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique).

2. La question des salaires non payés, relativement à la construction du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique n'est pas perdue de vue. L'attention du vice-président et directeur général du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a été attirée sur les plaintes qui ont été faites et il a été prié par l'ingénieur en chef du Gouvernement de s'en occuper le plus vite possible. On lui a donné avis régulier qu'une preuve satisfaisante doit être fournie au Gouvernement comme quoi les articles de la loi ont été observés.

EMPLOI DE M. J. S. EWART, C.R.

M. LAKE demande:

1. Est-il vrai, comme cela a été dit, que le gouvernement emploie M. J. S. Ewart, C.R., pour une mission en Angleterre et à La Haye, en rapport avec la question des pêcheries du Canada et de Terre-Neuve?

2. Est-il le même M. Ewart qui a écrit récemment, savoir le 21 avril, au "Citizen" d'Ottawa, une lettre dans laquelle il accuse le Royaume-Uni, entre autres choses, "d'établir pour toujours une nation hostile sur notre frontière du sud", "de contribuer à faire du Japon un pouvoir guerrier de première classe, présomptivement au désavantage du Canada", "d'attirer le danger sur nous et de ne pas nous protéger, et de désirer nous traiter simplement comme un appoint à sa force militaire"?

3. M. Ewart n'est-il pas un adversaire reconnu du maintien du lien qui nous unit à l'empire britannique?

4. Dans l'affirmative, le Gouvernement considère-t-il qu'une personne ayant des vues d'une telle nature est un représentant judicieux et utile du Canada pour la mission ci-dessus mentionnée?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1. Les services de M. Ewart ont été retenus relativement à la question dont il s'agit

et si sa présence est nécessaire en Angleterre ou à La Haye, il s'y rendra certainement.

2 et 3. Le Gouvernement n'a aucune information.

4. Les services de M. Ewart ont été retenus en raison de ses connaissances étendues et de son talent comme avocat et sans s'occuper des opinions qu'il peut avoir en politique.

SALLE D'EXERCICES DE LANSDOWNE.

M. G. TAYLOR (Leeds) demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait faire des réparations à une salle d'exercices militaires, au village de Lansdowne, dans le comté de Leeds, province d'Ontario?

2. Dans l'affirmative, à la recommandation de qui cette salle a-t-elle été ainsi réparée, et l'ouvrage a-t-il été donné à l'entreprise?

3. Des soumissions ont-elles été demandées par le moyen de lettres ou par affiches demandant de telles soumissions?

4. Quelles ont été les soumissions respectives et qui ont été soumissionnaires?

5. Le Gouvernement a-t-il pris quelque mesure afin de s'assurer que le contrat a été exécuté en conformité du devis?

6. A-t-on demandé des soumissions distinctes pour les réparations et pour le peinturage de ladite salle?

7. Le soumissionnaire heureux dans les deux cas, ou dans l'un ou l'autre des deux cas, a-t-il sous-loué le contrat?

8. Le Gouvernement déposera-t-il sur la table de la Chambre une copie du devis attaché au contrat?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.

2. a) Sur la recommandation de l'officier commandant la division d'Ontario-est ; b) Le contrat a été accordé après soumission.

3. Par lettres.

4. E. P. McGrath et Cie, Ottawa $968; King et Haig, Lansdowne $1,025; John S. Mix, Brockville, $1,135; Driscoll et Fitzpatrick, Brockville, $1,180.

5. Oui.

6. Non.

7. Non.

8. J'ai une copie que je déposerai sur le bureau ou que je pourrai envoyer à l'honorable député de Leeds.

GARE DE STELLARTON SUR L'INTERCOLONIAL.

M. SEXSMITH demande :

1. Quelle est la superficie des trottoirs, bordures de trottoir, etc., en béton à la gare de l'Intercolonial, Stellarton. comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse?

2. L'ouvrage a-t-il été donné à l'entreprise?

3. Qui était l'entrepreneur, et quels prix devait-il lui être payé?

4. Combien a été payé pour chaque classe d'ouvrage? Quel a été le coût total de l'ouvrage?

5. Quand l'ouvrage a-t-il été fait?

M. A. B. AYLESWORTH.

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. 18,250 pieds carrés.

2. L'ouvrage a été fait par arrangement avec M. R. S. Low.

3. M. R. S. Low; à 20 cents le pied carré y compris la bordure.

4. 18,250 pieds carrés à 20 cents, soit une somme de.. .. ..$3,650 00

Moins 389 barils de ciment..	781 24	
9 wagons de gravier..	102 33	
4 wagons de sable ..	25 48	
	$909 05	909 05
		$2,740 95

5. Dans l'année 1906.

STEAMERS DU GOUVERNEMENT.

M. MADDIN demande:

1. Le steamer " Zaïdes " a-t-il été nolisé par le Gouvernement?

2. Dans l'affirmative, ses propriétaires ont-ils le privilège de se livrer au remorquage et à l'approvisionnement d'eau pour les navires?

3. Pour quelles fins est-il nolisé?

4. Le steamer " Gladiator " est-il nolisé par le Gouvernement?

5. Les propriétaires du " Gladiator " ont-ils le droit de se faire payer les services qu'ils peuvent rendre aux navires durant le temps que le steamer est nolisé par le Gouvernement?

L'hon. WM PATERSON (ministre des Douanes):

1, 2, 3. Le steamer "Zaïdee" a été affrété par le Gouvernement pour être utilisé en tout temps, quand on en a besoin pour le service des douanes et de la quarantaine à Sydney-Harbour. L'engagement ne fait aucune mention de l'emploi qui pourra être fait du steamer "Zaïdee" quand il n'est pas utilisé par les douanes ou le service de la quarantaine.

4. Le steamer "Gladiator" est affrété par le Gouvernement pour le service de surveillance des douanes.

5. Le "Gladiator" peut porter secours aux navires en détresse et les faire payer pour les services rendus, mais il a été prévu dans la charte-partie qu'une déduction du montant payable pour l'affrétement peut être faite pendant le temps que le "Gladiator" est employé à porter secours aux navires en détresse.

PROTECTION DES PECHERIES DU CAP-BRETON.

M. MADDIN demande:

1. Quand est devenu vacant le poste d'inspecteur des pêcheries pour l'île du Cap-Breton, par suite du décès de feu A. C. Bertram?

2. Qui a depuis lors rempli les fonctions attachées à ce poste?

3. Quand le Gouvernement se proposet-il d'y nommer un fonctionnaire permanent?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. 31 août 1908.
2. Charles D. Bertram.
3. Immédiatement.

RECETTES DE L'INTERCOLONIAL A CAP-BRETON.

M. MADDIN demande:

1. Quelles ont été, en 1908, les recettes provenant des marchandises expédiées de l'île du Cap-Breton et transportées par l'Intercolonial?
2. Quelles ont été, en 1898, les recettes provenant du transport par l'Intercolonial des marchandises expédiées à l'île du Cap-Breton?
3. Quel a été, pour 1908, le revenu provenant de la vente des billets de voyageurs allant à l'île du Cap-Breton, ou venant de cette île, et se servant de l'Intercolonial?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. On ne tient pas de compte séparé pour cette partie de l'Intercolonial.
2. Répondu au no 1.
3. Répondu au no 1.

LE SURINTENDANT DU DRAGAGE A SAINT-JEAN (N.-B.).

M. DANIEL demande:

1. Quelqu'un a-t-il été nommé au poste rendu vacant par le décès de feu W. J. McCordock, surintendant du dragage à Saint-Jean (N.-B.)? ,,
2. Dans l'affirmative, quel est le nom du nouveau foctionnaire, son lieu de résidence, son emploi, son salaire annuel, et la nature de son éligibilité à ce poste?
3. Quel était le salaire annuel du fonctionnaire décédé?

L'hon. WILLIAM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Oui.
2. (a) George G. Scoril. (b) Springfield, comté de King (N.-B.). (c) Agriculteur, entrepreneur, marchand et manufacturier de bois; (d) $1,800; (e) Ses aptitudes pour remplir l'emploi sont considérées comme excellentes.
3. Le traitement annuel du fonctionnaire décédé s'élevait à $2,500.

PECHERIES DU COMTE DE PICTOU.

M. RHODES demande:

1. Quels sont les gardiens et surveillants des pêcheries dans les districts compris dans Bailey's-Brook et Barney's-River, comté de Pictou (N.-E.)?
2. Quelqu'un de ces officiers a-t-il, l'an dernier ou cette année, découvert des personnes pêchant illégalement le saumon ou trouvé et saisi des rets illégalement tendus?
3. Quelles personnes ont-elles été prises en flagrant délit, et combien de rets ont été trouvés et saisis pour pêche illégale?
4. Ont-ils poursuivi ou signalé comme devant être poursuivie aucune des personnes prises en flagrant délit ou propriétaires d'aucun des filets découverts ou saisis?
5. Ont-ils rendu aux propriétaires aucun des filets ainsi découverts ou saisis ou qui d'autre manière leur étaient tombés entre les mains en qualité de surveillants ou de gardes? Dans l'affirmative, à qui ces filets ont-ils été rendus?
6. Sur l'ordre ou à la demande de qui ont-ils rendu ces filets, et quand ont-ils été rendus?
7. A-t-il été fait rapport par les surveillants ou gardes, au département ou à aucun de leurs supérieurs, des circonstances d'aucune des affaires en question?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. A. J. McDonald, garde-pêche chef, et John J. McGillivray, William McDonald, Andrew Murray, Ferguson Miller et William Sutherland ont été employés comme gardes-pêche, l'année dernière; les nominations ne sont pas encore faites pour cette année.
2. Oui.
3. William Arbuckle, Duncan Grant, Michael Hammon et John et Charles Duggan. Quatre filets.
4. Il n'a pas encore été intenté de poursuites. Il a été fait rapport des saisies à l'inspecteur par les gardes spéciaux qui les avaient opérées.
5. Non.
6. Répondu sous le n° 5.
7. Il en a été fait rapport au département le 1er du courant.

CABOTAGE AN CANADA.

M. STANFIELD demande:

1. Combien de marins sont engagés dans le cabotage d'un port canadien à l'autre?
2. De ce nombre combien sont des Canadiens ou des sujets anglais?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Le département de la Marine et des Pêcheries n'a rien dans ses archives relativement au nombre des marins ainsi employés.
2. Répondu sous le n° 1.

RECETTES DE BUREAUX DE POSTE.

M. EDWARDS demande:

1. Quel a été le chiffre des recettes des bureaux de poste de Kingston, Brantford, Sherbrooke et Québec en 1903 et 1908 respectivement?
2. Quel a été le chiffre des appointements du directeur de la poste et son suppléant dans chacune des villes ci-dessus nommées pour les années 1903 et 1908 respectivement?
3. Quel est le chiffre total des appointements qui ont été payés aux postiers dans les villes susdites pendant les années 1903 et 1908 respectivement?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1.	1903.	1908.
Kingston..	$32,533 10	$ 44,991 92
Brantford..	33,748 43	53,656 27
Sherbrooke..	19,599 57	31,583 59
Québec..	75,064 58	125,480 90
2.		
Kingston,.. directeur..	2,000 00	2,200 00
Sous-directeur	1,400 00	
Brantford, directeur..	1,500 00	2,200 00
Sherbrooke, directeur..	1,600 00	2,000 00
Québec, directeur.. ..	2,200 00	2,800 00
Sous-directeur..	1,600 00	2,000 00
3.		
Kingston..	20,526 94	22,620 24
Brantford..	11,335 02	16,465 23
Sherbrooke..	5,843 27	10,413 83
Québec..	38,989 58	54,846 05

A Sherbrooke et Brantford il n'y a pas de fonctionnaire qui soit désigné sous-directeur ou directeur suppléant de la poste; il n'y en a pas non plus à Kingston depuis 1904.

DROIT D'EXPORTATION SUR LE NICKEL.

M. J. D. TAYLOR (New-Westminster) demande :

1. Le Gouvernment a-t-il considéré l'opportunité de l'imposition d'un droit d'exportation sur la matte ou le minerai de nickel ou le nickel sous aucune forme, aux termes de l'acte du Parlement 60-61 Victoria, ch. 17, art. 2?

2. Quelles sont les vues du ministère quant à l'imposition d'un tel droit?

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

La question a été considérée de temps à autre, mais on ne juge pas opportun de prendre une décision pour le moment.

CORPS JUDICIAIRE DE QUEBEC.

M. DELISLE demande:

1. Quels sont les anciens juges de la cour supérieure et de la cour du banc du roi de la province de Québec qui sont aujourd'hui pensionnés par l'Etat?

2. Depuis quand chacun d'eux retire-t-il ainsi une pension?

3. Quels sont les noms des divers juges de la cour supérieure et de la cour du banc du roi de la province de Québec actuellement en fonctions?

4. Quelle est la date de la nomination de chacun d'eux?

L'hon. A. B. AYLESWORTH (ministre de la Justice):

1 et 2. Cour du banc du roi:

L'hon. J. A. Ouimet, 3 février 1906.
Sir A. Lacoste, 25 janvier 1906.

Cour supérieure:

L'hon. W. W. Chagnon, 11 novembre 1887.
A. C. Papineau, 6 mai 1889.
H. G. Malhiot, 16 août 1897.
L. Bélanger, 11 juin 1902.
L. B. Caron, 12 novembre 1903.
M. J. W. EDWARDS.
W. White, 16 novembre 1904.
A. B. Routhier, 6 juin 1906.
C. J. Doherty, 22 novembre 1906.
J. E. Larue, 2 octobre 1907.
M. Mathieu, 29 janvier 1909.

3 et 4:

Cour du banc du roi:

Juge en chef, sir H. T. Taschereau, 29 janvier 1907.

L'hon. N. W. Trenholme, 4 mai 1904.
Jos. Lavergne, 3 février 1906.
A. G. Cross, 11 mars 1907.
H. Archambault, 17 septembre 1908.
H. G. Carroll, 24 décembre 1908.

Cour supérieure:

Juge en chef sir M. M. Tait, 6 juin 1906.

L'hon. F. Langelier, 6 juin 1906.
M. H. E. Cimon, 22 juillet 1882.
L. O. Loranger, 5 août 1882.
H. C. Pelletier, 12 avril 1886.
C. P. Davidson, 10 juin 1887.
L. Tellier, 12 novembre 1887.
C. C. de Lorimier, 15 avril 1889.
S. Pagnuelo, 5 juin 1889.
W. W. Lynch, 5 juillet 1889.
J. A. Gagné, 10 décembre 1889.
J. S. Archibald, 22 novembre 1893.
J. J. Curran, 18 octobre 1895.
F. X. Lemieux, 7 juillet 1898.
J. E. Robidoux, 8 octobre 1900.
A Rochon, 25 juin 1901.
T. Fortin, 25 septembre 1901.
H. C. St-Pierre, 11 juin 1902.
N. Charbonneau, 12 mars 1903.
J. Dunlop, 5 mai 1904.
L. N. Champagne, 16 octobre 1904.
R. S. Cooke, 16 novembre 1904.
M. Hutchinson, 16 novembre 1904.
A Malouin, 7 janvier 1905.
L. J. Cannon, 29 juillet 1905.
J. C. McCorkill, 31 août 1906.
E. Lafontaine, 31 août 1906.
L. P. Demers, 31 août 1906.
E. Guerin, 14 janvier 1907.
A. A. Bruneau, 29 janvier 1907.
P. G. Martineau, 29 janvier 1907.
A. Tessier, 11 octobre 1907.
D. Monet, 31 août 1908.
Sir L. A. Jetté, 15 septembre 1908.
F. S. Tourigny, 30 décembre 1908.
W. Mercier, 22 mars 1909.

DRAGAGE DE LA RIVIERE NIPIGON.

M. BOYCE demande:

1. A combien avait-on estimé le nombre de verges cubes de déblais enlevés à l'embouchure de la rivière Nipigon sur le lac Supérieur?

2. De qui était cette estimation et à quelle date le rapport sur le sujet a-t-il été reçu par le département des Travaux publics?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. A 221,000 verges cubes.

2. a) De l'ingénieur local E. B. Temple ; b) le 20 juin 1908.

BUREAU DE POSTE DE GLACE-BAY.

M. MADDIN demande:

1. Qui est l'inspecteur du nouveau bureau de poste de Glace-Bay (N.-E.)?
2. Quel est le chiffre de ses appointements?
3. Si ses appointements sont de tant par jour, est-il payé les dimanches comme les autres jours?
4. Quel est la date de sa nomination?
5. Quelle somme a-t-il reçue jusqu'aujourd'hui?
6. Quand ce bureau de poste commencera-t-il ses opérations?
7. Le département se propose-t-il d'installer un trottoir en béton le long de la façade?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. Daniel Ross.
2. La somme de $3.50 par jour:
3. Non.
4. Le 6 mars 1908.
5. La somme de $1,109.50.
6. Date du parachèvement de l'entreprise, le 10 juin 1909.
7. La question sera examinée en temps opportun.

FEUX DE DIRECTION DE GLACE-BAY.

M. MADDIN demande:

1. Qui est préposé au soin des feux de direction du port de Glace-Bay?
2. Combien a-t-il été reçu de demandes de nomination?
3. Quels sont les noms des postulants?
4. Quel est le salaire du préposé?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. M. Michael McNeil.
2 et 3. Aucune.
4. La somme de $100 par année.

ELECTION DE CAP-BRETON-SUD.

M. MADDIN demande :

1. Ceux de qui ont été loués les locaux pour bureaux de vote dans la circonsciption de Cap-Breton-sud, à l'occasion de la dernière élection générale ont-ils été payés du montant du loyer dans chaque cas?
2. Les secrétaires de scrutin ont-ils été payés de leurs appointements?
3. Le président d'élection a-t-il été payé, et à quelle date?

L'hon. CHARLES MURPHY (secrétaire d'Etat) :

1. Le président d'élection nommé pour Cap-Breton-sud a reçu les fonds nécessaire pour solder les appointements des secrétaires de scrutin et le prix de location des bureaux de vote.

2. Il a été payé au président d'élection la somme de $1,182.21, le 19 mars et la somme de $122.26 le 21 avril.

3. Comme le président d'élection n'a pas encore rendu compte de la distribution des taxes et allocations, il est impossible de dire s'il a soldé ou non toutes les réclamations.

SIGNAL DE BRUME DE L'ILE FLINT.

M. MADDIN demande :

1. Quels travaux le Gouvernement fait-il exécuter à l'île Flint?
2. Quels sont les entrepreneurs, s'il en est?
3. Si le travail se fait à la journée, qui est chargé de la surveillance?
4. Quels salaires les ouvriers reçoivent-ils?

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics):

1. a) L'érection d'un bâtiment en bois pour le sifflet de brume devant contenir un appareil diaphone double de 3 pouces; b) l'érection d'une tour de phare en béton armé d'acier. Le bâtiment du sifflet de brume est presque achevé, mais la tour n'a pas encore été commencée. Elle sera cependant commencée durant cette saison.

2. Les travaux se font à la journée.

3. J. A. Légers, ingénieur local pour les Provinces maritimes.

4. Contre-maître, installateur de machines, $72 par mois; contre-maître constructeur de bâtiment, $2.50 par jour; chef menuisier, $2.25 par jour; menuisier, $2 par jour, journalier, $1.50 par jour; cuisinier $40 par mois.

GARDE-PECHE DU COMTE DE VICTORIA, NOUVELLE-ECOSSE.

M. MADDIN :

1. Combien de gardiens pour la protection des pêcheries en rivière ont été nommés dans le comté de Victoria (N.-E.), entre le mois de juillet et le 1er décembre 1908?
2. Quels sont leurs noms? Pendant quel temps ont-ils agi en cette qualité et quels salaires leur ont été payés?

L'hon. L. P. BRODEUR, (Ministre de la Marine et des Pêcheries) : Dans Cap-Breton-Nord et Victoria, il y en avait cent-neuf.

Nom.	Temps.	Salaire.
Neil Hugh McDonald..	1½	.... $15 00
Roderick McDonald..	1½	.... 15 00
M. A. McLeod..	1½	.... 15 00
Malcolm McLeod..	1½	.... 15 00
Angus N. McDonald..	1½	.... 15 00
Norman McLeod..	1½	.... 15 00
John McDonald..	1½	.... 15 00
Malcolm McLeod..	1½	.... 15 00
Malcolm Ross..	1½	.... 15 00
Michael Timmons..	2	.... 20 00
George Stockley..	2	.... 20 00
Christopher Briever..	2	.... 20 00
John Roberts..	2	.... 20 00
Chas. P. Moffatt..	2	.... 20 00
Thomas Smith..	2	.... 20 00
Wm. P. Maloney..	2	.... 20 00
Alex. D. McLean..	2	.... 20 00
James McKinnon..	1½	.... 15 00

Nom	Temps.	Salaire.
H. A. McKenzie	6½	65 00
Thos. Burton	4	40 00
Thos. Kanary	3	30 00
Alex. McDonald	4	40 00
Norman McPherson	4	40 00
Kenneth McLeod	4	40 00
Philip McLeod	4	40 00
Duncan McGregor	4	40 00
John T. Dunphy	4	40 00
John A. McLeod	4	40 00
Robert Jackson	3	30 00
Edward Keagan	3	30 00
Thos. Barran	3	30 00
Murdo McDonald	3	30 00
Murdo Buchanan	3	30 00
Wm. Smith	3	30 00
Angus MsAulay	4	40 00
John Smith	3	30 00
Malcolm J. Morley	3	30 00
Alex. Grant	2½	25 00
John D. McKenzie	3	30 00
John A. McAulay	2	20 00
John McIver	2½	25 00
James McIver	4	40 00
William Taylor	4	40 00
Kenzie McRae	4	40 00
Alex. McKenzie	4	40 00
Norman Stewart	4	40 00
Roderick McLeod	4	40 00
Paul Buchanan	4	40 00
Wm. McKinnon	4	40 00
Alex. McAulay	4	40 00
John McKay	4	40 00
John McLeod	4	40 00
Malcolm McLean (Gros)	4	40 00
Malcolm Buchanan	4	40 00
John Nicholson	4	40 00
A. D. McRae	4	40 00
M. J. Crowdis	4	40 00
Donald Morrison	2½	25 00
Geo. W. McKay	4	40 00
Duncan McRae (Rouge)	4	40 00
Philip McRae	4	40 00
Malcolm Beaton	4	40 00
John McDonald	4	40 00
Richard Palmer	3	30 00
A. J. McRitchie	4	40 00
John McMillan	4	40 00
Daniel Matheson	5	50 00
Neil Campbell	5	50 00
Alex. Matheson	5	50 00
Angus McIver	5	50 00
Duncan Ferguson	5	50 00
Kenneth McRitchie	5	50 00
Murdo Morrison	5	50 00
Malcolm McIver	5	50 00
Angus R. McDonald	4	40 00
John Hart	4	40 00
Alex. J. McKenzie	4	40 00
Dan. McIver	4	40 00
John McDonald	4	40 00
Joseph McKinnon	4	40 00
Alex. McRae	4	40 00
James McLeod	4	40 00
Donald McDonald	4	40 00
Hugh A. McDougall	4	40 00
John R. McLeod	4	40 00
John McMullin	4	40 00
Hector McRae	3	30 00

M. L. P. BRODEUR.

Nom	Temps.	Salaire.
Neil McInnis	2½	25 00
Kenneth McRitchie	2½	25 00
William Martin	2½	25 00
John K. McKenzie	2	20 00
Murdo McLeod	5	50 00
John R. McNeil	4	40 00
Donald McNeil	4	40 00
Michael McIntyre	2	20 00
Anthoney McPhee	4	40 00
Anthony Morrison	4	40 00
Stephen D. Gillis	4	40 00
D. D. McIsaac	2	20 00
Donald McInnis	4	40 00
Dan. A. McMillan	4	40 00
Felix Gouthro	2	20 00
Angus Bryden	4	40 00
Joseph McLean	2	20 00
Norman Johnston	2	20 00
Alex. R. Campbell	2	20 00
John D. Gillis	1½	15 00
Angus Gillis (fils de veuve)	1½	15 00
Andrew D. McIntyre	1⅓	13 34

CAMP DE PETAWAWA.

M. WHITE (Renfrew) demande:

1. Quels corps de l'effectif permanent et de la milice active suivront les exercices annuels au camp de Petawawa au cours de la prochaine saison?

2. Quand le campement va-t-il commencer et combien de temps va-t-il durer?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense): Les corps suivants s'exerceront à Petawawa cette année:

1. Effectif permanent: deux batteries de l'artillerie légère royale canadienne; une batterie de seize de l'artillerie royale canadienne de garnison; des détachements du génie royal canadien, train de l'armée permanente, corps médical de l'armée permanente, corps canadien de grosse artillerie, milice active; les détachements ordinaires d'exercices de l'artillerie de campagne et de garnison.

2. On se propose d'ouvrir le camp le 12 juillet et de faire durer les exercices un temps suffisant pour l'entraînement des détachements de l'artillerie de campagne et garnison déjà mentionnés.

STATION AGRONOMIQUE DE NAPPAN.

M. RHODES demande:

1. Quels sont les noms de tous les hommes employés à la station agronomique de Nappan (N.-E.), (non compris le surintendant), durant les mois de juin, juillet, août, septembre et octobre 1908?

2. Quel a été le salaire respectif de chacun de ces employés, et quelle somme chacun d'eux a-t-il reçu pour chacun desdits mois?

L'hon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture):

Nom.	Prix par jour.	Prix par mois.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Thos. Coates, contremaître	.....	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00
Wm. Blenkhorn, horticulteur	.....	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00
Robt. Donaldson, bouvier	.....	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00	50 00
Luther Richardson, charretier	1 50	.....	39 00	40 50	39 00	39 00	36 00
Harry Blenkhorn, charretier	1 50	.....	39 00	40 50	39 00	39 00	40 50
J. Langille, charretier	1 50	.....	39 00	39 75	36 00	39 00	36 00
Jos. Richardson, journalier	1 40	.....	36 40	37 80	36 40	36 40	35 00
Alex. Casey, journalier	1 40	.....	35 00	37 80	36 40	36 40	37 80
R. J. Robertson, journalier	1 40	.....	36 40	37 80	36 40	36 40	.....
Wm. Middleton, journalier	1 40	.....	36 40	42 00	36 40	42 00	42 00
M. Ripley, journalier	1 40	.....	36 40	37 80	36 40	36 40	37 80
Jas. Donaldson, journalier	0 50	.....	7 25	.....	.....	.....	.....
Stanley Sutton, journalier	1 00	.....	.....	23 00	25 00	26 00	27 00

TRANSPORT DE LA MALLE DE MALAGASH (N.-E.)

M. RHODES demande:

1. Qui a l'entreprise du transport de la malle entre la station de Malagash et Malagash-Point (N.-E.)? Quel est le montant de l'entreprise et quand le contrat expire-t-il?

2. A la dernière demande de soumissions, qui ont été les soumissionnaires, et quel était le chiffre de chaque soumission?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. M. John McInnes, le plus bas soumissionnaire, a eu l'adjudication de l'entreprise, à partir du 1er mai courant, pour le terme régulier de quatre ans, du transport des malles entre la Pointe-Malagash, Wallace-Bridge et la gare de chemin de fer de Malagash, au prix de sa soumission, savoir: $510 par année.

2. Les dernières soumissions ont été reçues le 19 mars 1909. Les soumissions et le prix de chacune d'entre elles sont comme suit:

John McInnes,	Wallace Ridge,	$510.
John J. Ross,	Wallace Ridge,	$519.
Jas. W. Reeves,	Wallace Grant,	$740.
Geo. A. Ross,	Wallace Ridge,	$795.

NAVIGATION DANS LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. JAMESON demande:

1. Depuis le 1er janvier 1909, le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou le bureau des phares, a-t-il reçu quelques demandes d'aide à la navigation le long de la côte de la Nouvelle-Ecosse? Dans l'affirmative, qui sont ceux qui ont fait de telles demandes, et relativement à quel endroit spécial de la côte?

2. Quelques-unes de ces demandes ont-elles été reçues favorablement? Dans l'affirmative, lesquelles de ces demandes, et quand?

3. Quelques-unes de ces demandes ont-elles été mises de côté? Dans l'affirmative, lesquelles, et quand?

4. Quelque fonctionnaire du département de la Marine et des Pêcheries, ou quelque membre du bureau des phares, a-t-il fait une inspection personnelle du Grand-Passage, dans le comté de Digby, à la suite d'une demande de chenal balisé?

5. Dans l'affirmative, quel est le nom du fonctionnaire? A quelle date a eu lieu l'inspection? Ce fonctionnaire a-t-il fait un rapport écrit, et fait quelque recommandation? Dans l'affirmative, quelle en est la nature?

L'hon. L. P. BRODEUR (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui. Des demandes ont été reçues de la Fédération des Armateurs du Canada pour des phares flottants au large des ports de Sydney et de Halifax; des citoyens de Port-Midway pour une bouée, à l'entrée du port de cette ville; de M. C. Jameson, M. P., pour une bouée à environ un mille de Dartmouth-Point, Long-Island, Grand-Passage; des habitants du village de Carleton; pour l'installation d'un feu, sur la grève, à cet endroit; de M. H. Sinclair, M.P., pour des bouées espar, dans le port de Caddles; des habitants de Port-Mouton, pour deux bouées additionnelles dans ce port; de M. D. D. Mackenzie, M.P., pour deux bouées, pour indiquer l'entrée du port de McKinnon, dans le comté de Victoria, Cap-Breton; de M. D. D. McKenzie, M.P., pour des bouées espar, dans le port d'Eskasoni, Cap-Breton; de M. D. D. McKenzie, M.P., pour une bouée indiquant l'île Stony, dans la baie de Baddeck.

2. Aucune de ces demandes n'a encore été accordée.

3. Les demandes de bateaux-phares, au large des ports de Sydney et d'Halifax, et d'une bouée dans le port de Port-Midway, ont été refusées le 5 mars 1909.

4 et 5. Non. Cependant l'ingénieur en chef avait visité cet endroit à plusieurs reprises, avant cette demande.

L'EXPLOITATION DE L'INTERCOLONIAL.

L'hon. M. FOSTER demande:

1. Quelles sont les recettes totales et les frais d'exploitation de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard pour l'exercice expiré le 31 mars 1908?

2. Quelles sont les dépenses à compte du capital faites pour ces deux chemins pendant la même période?

L'hon. G. P. GRAHAM (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Chemin de fer intercolonial—
   Frais d'exploitation $9,157,435 53
   Recettes.. .. .. 9,173,558 80
   Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—
   Frais d'exploitation 399,947 79
   Recettes.. .. .. 304,579 83
2. Chemin de fer intercolonial.. .. .. $4,382,494 01
   Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 390,461 83

CAMP D'INSTRUCTION DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. WORTHINGTON demande:

1. Des camps d'instruction seront-ils tenus dans la province de Québec cette année? Dans l'affirmative, en quels endroits et vers quelles dates?

2. Quels régiments prendront part aux exercices en camp et quels régiments auront leurs exercices à leurs quartiers généraux?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):

1. Oui.
   Trois-Rivières, 29 juin.
   Granby, 14 juin.
   Lévis, 29 juin.

2. District militaire N° 5.

Troupes qui prendront part aux exercices en camp à Trois-Rivières:

Un détachement de C.R.C.; la moitié de la compagnie G. de C.R.C.; un détachement du corps des éclaireurs; le 80e régiment; le 83e régiment; le 85e régiment; la compagnie n° 4 du train de l'armée; l'ambulance de compagne n° 4.

Troupes qui auront leurs exercices aux quartiers généraux:

Le 17e hussards; la 2e de l'artillerie de garnison canadienne; la 3e batterie de l'artillerie de campagne canadienne; la 21e batterie de l'artillerie de campagne canadienne; la compagnie n° 4 des ingénieurs canadiens.

Infanterie.

Le 1er régiment; le 3e régiment; le 5e régiment; le 11e régiment; le 64e régiment; le 65e régiment; le 86e régiment; l'ambulance de campagne n° 5.

District militaire n° 6.

Troupes qui prendront part aux exercices de camp à Granby:

M. L. P. BRODEUR.

L'escadron A des dragons royaux canadiens; un détachement du corps de l'artillerie canadienne; le 7e hussards; le 11e hussards; la 15e batterie de campagne; la 22e batterie de campagne; un détachement du corps des éclaireurs; la compagnie n° 6 du train; la compagnie n° 6 des ambulanciers montés.

Troupes qui auront leurs exercices aux quartiers généraux:

Le 6e hussards ; le 13e dragons ; le 53e régiment; le 84e régiment.

District militaire n° 7.

Troupes qui prendront part aux exercice en camp, à Lévis:

Un détachement des ingénieurs royaux canadiens; la moitié de la compagnie G du régiment royal canadien; un détachement du corps des artilleurs canadiens; un détachement du service des payeurs, un détachement du corps des éclaireurs.

Infanterie.

Le 4e régiment, le 17e régiment, le 55e régiment, le 61e régiment, le 87e régiment. le 92e régiment, une section du service des signaux; la compagnie n° 10 du train, l'ambulance de campagne n° 7.

Troupes qui auront leurs exercices aux quartiers généraux:

Le 10e hussards; la 1re batterie de campagne; la 6e batterie de garnison.

Infanterie.

Le 8e régiment, le 9e régiment, le 18e régiment, le 89e régiment.

L'EQUIPE DE BISLEY.

M. WORTHINGTON demande:

1. L'équipe de tireurs canadiens va-t-elle se servir du fusil Ross, à Bisley, cette année, dans les concours ordinaires internationaux? Dans l'affirmative, quelle marque sera adoptée? Dans la négative, de quel fusil va-t-on se servir?

2. Si la qeustion n'est pas encore résolue, quand le sera-t-elle?

3. Le choix du fusil dont l'équipe devra se servir est-il laissé au Gouvernement, à l'équipe de tireurs, ou à l'association de tir fédérale?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la milice et de la Défense): Le département de la Milice ne possède aucun renseignement sur ce point. Le choix du fusil appartient au tireur qui peut se servir du lee-enfield ou du ross, conformément aux règles de l'association nationale de tir.

LE NOUVEAU REGIMENT DE SHERBROOKE.

M. WORTHINGTON demande:

1. La formation d'un nouveau régiment à Sherbrooke a-t-elle été mise à l'étude par le département de la Milice et de la Défense ?

Dans l'affirmative, à quelle branche du service le nouveau régiment sera-t-il attaché?
2. Quelle en sera la force numérique?
3. A-t-on pourvu à la formation d'une fanfare pour ce régiment?
4. Quand va-t-on commencer le recrutement et l'organisation?
5. Le Gouvernement se proposet-il de faire faire à ce régiment l'exercice annuel durant cette saison? Dans l'affirmative, l'exercice se fera-t-il en camp, ou aux quartiers généraux du régiment?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):
1. La formation du nouveau régiment a été mise à l'étude; mais par suite du manque de fonds rien n'a été décidé.
2. L'état major et huit compagnies.
3. Non.
4. Quand nous aurons les fonds nécessaires.
5. Non.

SALLE D'ARMES A SHERBROOKE.

M. WORTHINGTON demande:

1. La nouvelle salle d'armes à Sherbrooke a-t-elle été définitivement livrée par les entrepreneurs au département de la Milice et de la Défense? Dans l'affirmative, quel est le coût total de l'édifice?
2. Quel est le coût, en détail, du terrain, de l'arpentage, de l'inspection, des plans, de l'édifice, des appareils d'éclairage, d'approvisionnement d'eau, du drainage, etc.?
3. Des soumissions ont-elles été demandées pour la construction de ladite salle? Dans l'affirmative, de quelle manière? Ou les travaux ont-ils été faits par voie de contrats?
4. Combien de soumissions ont été reçues et de qui, et quels montants étaient stipulés dans les soumissions?
5. Quelques-uns des travaux ont-ils été donnés à des sous-entrepreneurs?
6. Quelle est la superficie de la salle d'armes et combien d'unités militaires et lesquelles, se serviront de ladite salle?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):
Ces renseignements se trouvent dans un état ordonné par la Chambre, le 25 janvier dernier et déposé le 20 avril. Cependant, je donnerai les renseignements que j'ai ici:
Les questions de 1 à 5 relèvent du département des Travaux publics.
6. Les dimensions de la bâtisse: 157 pieds par 207 pieds, comprenant une salle principale de 80 pieds par 179 pieds, la salle pourra recevoir 54 officiers et 685 sous-officiers et soldats, des unités suivantes:
11e Hussard, un escadron.
22e batterie de l'artillerie de campagne canadienne.
53e régiment, 8 compagnies.
6e compagnie du train de l'armée canadienne.
L'ambulance de campagne n° 6 (cavalerie).

BRIGADE DE CAVALERIE DES CANTONS DE L'EST.

M. WORTHINGTON demande:

1. A-t-on choisi un emplacement pour y asseoir le camp d'instruction de la brigade de cavalerie des Cantons de l'Est? Dans l'affirmative, où ce camp sera-t-il situé et le site choisi sera-t-il permanent?
2. Pourra-t-on disposer d'un champ de tir pour la pratique de la mousqueterie?
3. A quelle date devra avoir lieu l'entraînement annuel de la brigade de cavalerie des Cantons de l'Est?
4. La brigade d'artillerie fera-t-elle ses exercices au même camp?

L'hon. sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense):
1. Oui, à Granby, on n'a pas fait le choix d'un emplacement permanent.
2. Oui.
3. Le 14 juin.
4. Le 7e et le 11e hussards suivront les exercices au camp de Granby, le 14 juin; le 6e hussards et les dragons légers écossais, aux quartiers généraux, à des dates qui ne sont pas encore fixées.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.—SEANCES DU SAMEDI.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Qu'à partir de cette date et jusqu'à la fin de la session, la Chambre siège les samedis, les séances devant commencer à onze heures du matin et les affaires du Gouvernement devant avoir la priorité.

L'hon. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) voudra-t-il modifier quelque peu sa motion, de manière à ce que la Chambre s'impose une règle à elle-même et lève la séance à six heures précises. On ne peut pas travailler toutes les nuits.

Sir WILFRID LAURIER: Il n'est pas nécessaire de modifier la motion, mais il sera fait droit au désir de mon honorable ami. Je n'y ai pas d'objection.

(La motion est adoptée.)

LE FUSIL ROSS.

M. SAM. HUGHES: Je n'ai pas saisi la réponse à la 29e question, concernant l'usage du fusil Ross, par les tireurs canadiens à Bisley.

Sir FREDERICK BORDEN: J'ai dit que cela ne regardait pas le Gouvernement, mais les tireurs eux-mêmes, en conformité avec les règles de l'Association nationale de tir.

M. HUGHES: Conviendrait-il de dire qu'un certain nombre de membres de l'équipe de Bisley pour cette année ont conquis leurs positions parce qu'ils se sont servis du fusil Ross?

INTERPELLATION SUR LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE DU CHEMIN DE FER CENTRAL.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. F. W. CROTHERS (Elgin-ouest): Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je voudrais appeler l'attention de la Chambre sur une question qui est susceptible de nuire à la dignité de la Chambre et de tout le pays, et qui, par conséquent, intéresse profondément tous les membres de cette Chambre et tous les bons citoyens, et est de nature à leur causer beaucoup d'humiliation. Il est regrettable de se voir obligé de provoquer des délibérations sur un sujet désagréable, et ce n'est certes pas un plaisir pour moi d'aborder la tâche que j'ai entreprise, tâche répugnante, s'il en fût. Toutefois, je ne suis mû ni par l'animosité ni par aucun autre sentiment que celui du devoir que tout député doit se sentir appelé à remplir quand l'intérêt public est en jeu et qu'il ne saurait négliger sans s'exposer à bon droit à être condamné par l'opinion publique. Je comprends qu'il est évidemment du devoir de la Chambre de veiller sans cesse et avec un zèle inlassable à la conservation de son honneur et de sa dignité. Si l'on envoie des députés siéger ici, c'est pour qu'ils cherchent à se mettre au fait de toute question intéressant le progrès du pays. Les actes publics des hommes publics sont propriété publique, le peuple a droit de les connaître et, au besoin, de s'en enquérir et d'en découvrir la nature.

La conduite actuelle ou passée de tout fonctionnaire de cette Chambre, du premier ministre, de ses collègues, des députés et des employés contribue à augmenter ou à diminuer la valeur morale et la dignité de ce pays. Tout acte commis en violation des strictes règles de la droiture que tout homme public doit observer, le manque de zèle pour la défense de l'intérêt public, tout cela peut entamer et détériorer la valeur morale du peuple. Voilà pourquoi je n'ai pas à demander d'excuse pour parler des sujets que je vais maintenant aborder. Je me crois même tenu d'en parler, et je ne doute pas que toute la députation soit de cet avis quand elle aura entendu tout ce qui doit être dit à ce propos.

Peut-être me sera-t-il permis, avant que j'entre dans les détails, d'appeler l'attention de la Chambre sur le respect que non seulement les politiciens, mais tout le peuple accorde, en Angleterre, aux hommes publics. En Angleterre, il est universellement d'usage que lorsqu'un membre du Gouvernement est blâmé par un tribunal, il n'attende pas qu'on lui demande de démissionner, mais qu'il offre immédiatement sa démission. On est tellement soucieux de la bonne réputation des hommes publics, que l'on comprend que tout autre façon de procéder, que toute imputation de nature à faire voir qu'ils se sont mal conduits serait injurieuse à l'égard du peuple entier, en ce qu'elle comporterait une atteinte à la bonne réputation du pays. A ce sujet, on pourrait citer plus d'un cas, entre autres, le cas de lord Lennox, le cas de Mundella, celui de M. Stanfield, et celui de M. Hayes Fisher. Lorsqu'il fut question de la conduite de M. Hayes Fisher comme membre d'un certain syndicat, par suite des observations faites sur son compte par un juge, M. Hayes Fisher s'exprima ainsi, dans la Chambre des communes de l'empire. Le juge Buckley, du haut du tribunal, avait proclamé que M. Fisher et sir Joseph Lawrence avaient cessé de faire partie du syndicat.

M. l'ORATEUR : Je désirerais savoir si l'honorable député entend procéder contre un membre de la Chambre ou contre un membre du Cabinet. Dans l'affirmative, je voudrais qu'il me fût donné des raisons sur la question de savoir s'il est conforme au règlement de traiter ce sujet à propos d'une motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides. Les règles posées par M. May disent clairement qu'une accusation de cette nature doit être portée par voie de motion dont il faut donner avis afin qu'elle puisse être modifiée et discutée. Une motion en opposition à celle par laquelle on demande que la Chambre se forme en comité des subsides ne peut être amendée.

M. CROTHERS : Il n'est pas un membre de cette Chambre qui soit plus soucieux que moi-même de la dignité de l'Orateur, il n'en est pas un qui soit plus désireux que moi de contribuer à la faire respecter. Il y a maintenant devant la Chambre une motion demandant qu'elle se forme en comité des subsides et j'ai un grief important à exposer. Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je vais l'exposer, et si au cours de mes observations il m'arrive de contrevenir à une règle quelconque, je n'ai pas de doute que vous saurez me le dire.

M. l'ORATEUR : Les observations de l'honorable député m'ont porté à croire que son discours tendait à appeler l'attention de la Chambre sur les actes d'un de ses membres. Dans ce cas, il est évident qu'il ne peut procéder sur une motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides.

Sir WILFRID LAURIER : M. l'Orateur me paraît avoir raison, mais le ministre des Travaux publics désire que l'on passe outre.

M. R. L. BORDEN: J'allais invoquer des autorités à l'appui de la proposition de mon honorable ami (M. Crothers).

Sir WILFRID LAURIER: L'honorable député peut citer les autorités, s'il le veut,

mais il y a certainement d'autres autorités qui disent qu'on ne saurait traiter un sujet comme celui-là à propos d'une motion demandant que la Chambre se forme en comité des subsides. Mon honorable ami (M. Borden) pense autrement. Je ne critique pas son opinion et peut-être s'abstiendra-t-il de critiquer la mienne, mais, en tous cas, nous n'avons pas l'intention de discuter sur ce point-là.

M. l'ORATEUR: J'avais cru devoir appeler l'attention de la Chambre sur ce point, afin de me débarrasser de toute responsabilité à l'avenir. Si la Chambre désire procéder comme on le demande, je lui laisse la responsabilité de son action. mais elle agirait évidemment d'une façon contraire à l'autorité établie.

M. R. L. BORDEN: A moins d'en être empêché par une opinion que M. l'Orateur aurait exprimée, je demanderais, avant que la Chambre en arrive à une conclusion au sujet de la possibilité de présenter une motion comme celle dont il s'agit, que certaines autorités, que j'ai pris la peine de me procurer, fussent considérées, afin que nous ne prenions pas de décisions prématurées. Toutefois, le premier ministre ayant dit qu'on n'insisterait pas sur cette question de règlement, il peut ne pas être nécessaire de considérer ce point maintenant. Je fais cette déclaration parce que j'ai étudié le cas, et en toute déférence pour l'opinion que vous avez exprimée, monsieur l'Orateur, et seulement en vue de réserver, pour une future occasion, les droits que je prétends avoir.

L'hon. M. PUGSLEY : Je voudrais ajouter un mot à ce qu'à dit le très honorable premier ministre. Je désire, pour ma part, qu'on ne fasse aucune objection à ce que cette question soit discutée aussi à fond et aussi complètement que possible.

M. l'ORATEUR: Je veux que la Chambre comprenne bien que tout ce qui se fait maintenant se fait par son consentement.

M. CROTHERS : Monsieur l'Orateur, j'allais citer à la Chambre un cas survenu en Angleterre en 1903 et rapporté à la page 1254 du vol. 120 du hansard anglais de cette année-là. Du haut du tribunal, M. le juge Buckley avait parlé de M. Hayes Fisher et de sir Joseph Lawrence qui étaient tous deux directeurs d'un certain syndicat, et sa principale imputation à leur égard était que, durant les quatre dernières années qu'ils avaient occupé cette charge, ils avaient abandonné l'entière direction de ce syndicat à M. R. Wallace, qui en était le président. Adressant la parole dans la Chambre des communes d'Angleterre et faisant allusion aux observations de M. le juge Buckley, M. Hayes Fisher dit:

Il est vrai que cela s'est fait...

Parlant de la déclaration qui comportait que sir Joseph Lawrence et lui avaient abandonné la direction du syndicat au président, il s'exprima ainsi:

Il est vrai que cela s'est fait; mais je tiens à bien faire comprendre que le syndicat n'était pas et n'avait jamais été une entreprise commerciale, et que, à part la propagation de l'invention il n'y avait pas d'affaires à administrer... En fin de compte, les affaires du syndicat étaient réglées et il n'avait que quelques créanciers pour de très faibles sommes... Je ne suis pas riche, mais je ne veux pas qu'on dise que j'aie fait perdre de l'argent à qui que ce soit, et c'est aussi ce que sir Joseph Lawrence prétend quant à lui, et hier nous avons donné à nos avocats des chèques pour la somme de £5,000, ce qui est plus que suffisant pour payer tous les créanciers et actionnaires en question. Le juge a eu la bonté de dire que, d'après lui, il n'y avait pas lieu de mettre notre intégrité en doute. Je puis dire aussi que nous n'avons fait aucun profit, que nous n'avons retiré aucun honoraire comme directeurs, que j'ai pris et payé au comptant 1,100 actions et que j'ai avancé à la compagnie de l'argent qu'elle ne m'a pas remis: de sorte que cette affaire m'a fait perdre des sommes considérables. Tout ce que je puis dire, c'est que sir Joseph Lawrence et moi nous avons mis l'argent à l'abri de tout danger et que tout actionnaire, contributeur et créancier peut retirer jusqu'au dernier sou qui lui est dû. Je n'ai fait de tort à personne. J'ai subi moi-même des dommages considérables et j'acepte volontiers la terrible punition de l'erreur de jugement que j'ai commise il y a sept ans. Pourquoi démissionnez-vous, dira-t-on? Je répondrai avec force que ce n'est pas parce que je me crois incapable d'occuper la haute charge publique que j'ai occupée jusqu'à hier, mais parce que j'accepte l'avis de ceux à qui je m'en rapporte—car on n'est pas toujours bon juge dans sa propre cause—et qui est que la censure prononcée par un certain juge, censure qui a été portée à la connaissance de tant de monde, m'expose à des attaques tant au dedans qu'au dehors de cette enceinte, au sujet de la direction des affaires de la trésorerie.

M. Balfour, le premier ministre, et sir Henry Campbell-Bannerman, le chef de l'opposition, déclarèrent qu'il approuvaient M. Hayes Fisher d'avoir démissionné dans de telles circonstances, et l'honorable Edward Blake, qui fut un des plus brillants membres de cette Chambre, et peut-être l'homme le plus profond que le Canada ait jamais produit, et qui siégeait alors dans la Chambre des communes d'Angleterre, dit, au sujet des observations de M. Hayes Fisher :

Nous approuvons cordialement ce qui a été dit par le premier lord de la trésorerie et par le chef de l'opposition, étant d'avis que ce qui est arrivé aujourd'hui, si pénible que cela puisse être à l'honorable lord lui-même, a maintenu sa propre réputation et en même temps l'honneur et la dignité de cette Chambre.

Monsieur l'Orateur, la Chambre des communes du Canada a-t-elle moins d'honneur et de dignité que la Chambre des communes d'Angleterre? J'espère et je crois qu'elle n'en a pas moins. On se rappelle qu'il y a environ trois semaines un député de la gauche a appelé l'attention du chef du ministère sur un rapport dont je parlerai plus tard, et que le chef du ministère a d'abord répondu qu'il n'avait pas vu le rapport, ou quelque chose dans ce sens-là, et qu'il n'était pas en mesure de dire quelle ligne de conduite le Gouvernement entendait suivre dans cette affaire. Mais, plus tard, mon collègue de Toronto-nord (M. Foster) ayant réitéré la demande, le chef du ministère déclara qu'à son avis les circonstances n'imposaient aucune obligation au Gouvernement et que, conséquemment, il n'avait pas l'intention d'intervenir.

Afin que la députation ait une notion plus claire des circonstances que je relaterai dans un instant, je dépeindrai brièvement la situation. Les députés présents qui connaissent la carte géographique du Nouveau-Brunswick savent que, de Chatham à Moncton, l'Intercolonial suit la direction du nord-est et que, de Moncton à Saint-Jean, il se dirige vers le sud-ouest. Entre ces deux points, à trente milles enxiron de Saint-Jean, sur le parcours de l'Intercolonial, il y a un endroit appelé Norton et, à quarante-cinq milles environ au nord de Norton, un autre endroit qui porte le nom de Chipman. Minto se trouve à quinze milles au sud-ouest de Chipman. A trente milles environ de Minto du côté du sud-est s'élève la ville de Gibson et, vis-à-vis la ville de Saint-Jean, sur l'autre rive, se trouve la ville de Fredericton.

Il y a plusieurs années, la législature du Nouveau-Brunswick a décidé de construire deux chemins de fer; l'un, partant de Norton et se dirigeant vers le nord jusqu'à Chipman, à 45 milles de distance, qui s'appellerait le chemin de fer central; l'autre, reliant Chipman à Gibson, qui se nommerait le chemin de fer de Chipman à Gibson, et aurait une longueur approximative de 40 milles. La législature adopta une loi décrétant qu'une subvention de $3,000 par mille serait payée pour venir en aide à la construction de ces deux chemins de fer. Une compagnie fut constituée en corporation sous le nom de chemin de fer central du Nouveau-Brunswick dans le but de les construire. Un traité fut passé entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et la compagnie du chemin de fer central relativement à l'établissement d'une voie ferrée de Victoria à Chipman. La législature provinciale devait verser $134,000 et le gouvernement fédéral, $142,000, à titre de subvention.

Le chemin de fer fut achevé vers 1890. En 1901, la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick fut constituée en corporation par un acte de la législature du Nouveau-Brunswick (chapitre 77) et elle fut autorisée à extraire de la houille. La loi décrétait que:

La compagnie peut tracer, établir et mettre en service une ligne de chemin de fer d'un point quelconque situé dans la province de Chipman, dans le comté de Queen, jusqu'à Gibson, dans la paroisse de Sainte-Marie, dans le comté d'York, et elle a le droit de construire des embranchements se rendant jusqu'à ces endroits et se raccordant avec un ou plusieurs des chemins de fer au Nouveau-Brunswick.

Pendant la même session, la législature adopta une loi autorisant le gouvernement du Nouveau-Brunswick à garantir, jusqu'à concurrence de $250,000, le remboursement des obligations de toute compagnie qui entreprendrait de construire le chemin de fer de Chipman à Gibson, distance de 45 milles. Cette loi semble contenir plusieurs dispositions très complètes tendant à protéger la population du Nouveau-Brunswick relativement à la garantie de remboursement de ces $250,000 d'obligations. Elle décrète que :

Le lieutenant-gouverneur en conseil est autorisé par la présente loi à garantir, au nom de la province, jusqu'à concurrence d'une somme de $250,000, au plus, le paiement du principal et de l'intérêt des obligations ou débentures créant une première hypothèque de toute compagnie autorisée à construire une ligne de chemin de fer du terminus du chemin de fer central, à Chipman, dans le comté de Queen, jusqu'à Gibson, dans le comté d'York.

Le taux de l'intérêt sur les obligations ainsi garanties, comme susdit, ne dépassera pas 3 p. 100 par année et les obligations seront rachetables dans cinquante ans, au plus, à compter de la date de l'émission.

Le lieutenant-gouverneur en conseil ne sera pas tenu de donner cette garantie, ni partie d'icelle, avant que le chemin de fer n'ait été entièrement construit et mis en état de service et convenablement pourvu d'un matériel roulant, tel que certifié par un inspecteur que nommera le lieutenant-gouverneur en conseil.

Il convient de dire ici que, l'année suivante, cette partie de la loi fut modifiée et que le lieutenant-gouverneur en conseil fut autorisé à garantir ces obligations au fur et à mesure de l'avancement des travaux. On remarquera que cet article disposait qu'aucune obligation ne serait garantie tant que tout le chemin de fer ne serait pas construit et pourvu du matériel roulant; mais la loi de 1902 modifia un peu cette disposition de manière à permettre que ces obligations fussent garanties au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Je prierai mes collègues de se rappeler un article ou deux que je lirai maintenant:

La compagnie tiendra les livres et les comptes que le lieutenant-gouverneur en conseil lui enjoindra de temps à autre de tenir; et ces livres et comptes pourornt en tout temps être livrés à l'inspection du lieutenant-gouverneur en conseil, ou de la personne ou des personnes

qu'il nommera pour en faire l'examen et la vérification. Les livres et comptes de la compagnie seront vérifiés chaque semestre par un expert comptable nommé à cette fin par le lieutenant-gouverneur en conseil. Toutes les dépenses de l'examen et de la vérification seront soldées par la compagnie.

La compagnie exhibera et remettra au secrétaire de la province un état semestriel de ses affaires et des profits nets, s'il en est, de l'exercice précédent, lequel état sera attesté sous serment par le président ou le secrétaire de ladite compagnie.

Le traitement de tous les fonctionnaires et le salaire de tout serviteur ou employé de la compagnie seront sujets à l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil qui pourra en fixer ou en modifier le chiffre de temps à autre tant que durera la garantie donnée par la province.

Les tarifs applicables aux marchandises et taux voyageurs transportés par ledit chemin de fer seront en tout temps sujets à l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil.

La voie, le matériel roulant et l'outillage de la compagnie, ainsi que ses péages et recettes seront cédés par ladite compagnie ou à une compagnie de fiducie ou à d'autres séquestres ,approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil, par contrat hypothécaire, en garantie du paiement du principal et de l'intérêt de ces obligations, et ce contrat hypothécaire aura la forme et contiendra les dispositions qui smeront approuvées par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Le secrétaire de la province et le procureur général de la province seront ex-officio membres du conseil d'administration de ladite compagnie et jouiront des mêmes pouvoirs et privilèges que tout autre membre de ce conseil.

La compagnie s'engagera à établir sur la ligne du chemin de fer un outillage pour l'exploitation des charbonnages. approuvé par le lieutenant-gouverneur en conseil et capable d'extraire au moins 500 tonnes par jour, terme moyen.

Lorsque la loi fut adoptée, le présent ministre des Travaux publics (M. Pugsley) était procureur général du Nouveau-Brunswick et l'article 11 le désigne spécialement comme un membre de droit de ce conseil revêtu de tous les pouvoirs des autres membres.

Ainsi, la législature de la province, en autorisant le gouvernement à garantir le remboursement de ces obligations, a pris à l'égard de toute l'opération les meilleures mesures de protection dans l'intérêt du public, et il a nommé celui qui est aujourd'hui ministre des Travaux publics dans le cabinet fédéral directeur *ex-officio*, afin de s'assurer que toutes ces mesures tendant à la protection du public seraient fidèlement apliquées. Le chemin de fer central fut cédé à la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick en 1902, je crois.

L'hon. M. PUGSLEY: En 1903.

M. CROTHERS: Oui, en 1903. Le chemin de fer fut mis en service. Un marché fut passé entre le gouvernement et cette compagnie relativement à la construction de 15 milles de voie ferrée entre Chatham et Minto, et ces 15 milles furent construits et achevés en 1904. Les trente autres milles du chemin de fer de Chatham à Gibson n'ont pas encore été construits.

La compagnie exploita le chemin de fer jusqu'en 1905, alors que, aux termes d'un acte de la législature ou d'un décret du conseil autorisé par la loi, le gouvernement du Nouveau-Brunswick prit possession de tout le chemin de fer et nomma M. George McAvity, que nous connaissons bien, et M. le sénateur King, pour l'administrer. Or, au mois de mai 1908, la législature décréta une loi (chapitre 19) autorisant la nomination d'une commission d'enquête. Si la Chambre y consent, je lirai quelques articles de la loi, afin d'établir quel était le caractère du tribunal nommé pour faire cette enquête, et quel était l'objet de sa création:

De l'avis et du consentement du conseil exécutif, le lieutenant-gouverneur est autorisé par la présente loi à émettre sous le grand sceau une commission ou plus adressée à trois personnes dont l'une sera un juge de la cour suprême ou de la cour de comté, ou un avocat d'au moins dix ans de pratique, pour faire une enquête sur:

a) La dépense de tous les deniers de la province ,accordés depuis le 1er de janvier de l'an de grâce 1901, soit à titre de subvention ou autrement, relativement au chemin de fer de Chipman et au chemin de fer de Chipman à Minto, et à leurs embranchements;

b) L'émission et la vente, le nantissement ou le grèvement hypothécaire ou toute autre opération par la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, ou par d'autres personnes agissant ou étant censées agir en son nom, de toutes les obligations et débentures garanties par la province, ou en son nom, et émises ou censées avoir été émises par la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, ou par les agents de cette compagnie garantissant lesdites obligations ou débentures par l'entremise ou au nom de la province; et la dépense des deniers obtenus par cette vente, nantissement ou le grèvement hypothécaire desdites obligations et débentures, ou par toute autre opération les concernant;

c) La dépense de tous les deniers perçus par la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick sur le chemin de fer central ou relativement à celui-ci avant son acquisition par ladite compagnie;

d) L'acquisition par la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick du chemin de fer central vendu par la compagnie du même nom et les circonstances dans lesquelles cette acquisition a eu lieu;

e) Le paiement en espèces ou l'indemnisation des porteurs de ces obligations ou de toutes les autres personnes agissant ou étant censée agir pour eux, ou d'aucune dette, à compte ou au sujet des obligations ou débentures impayées du chemin de fer central au moment de l'acquisition dudit chemin de fer

par la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick;

f) Le paiement de sommes d'argent ou rétributions reçues par la compagnie du chemin de fer Central ou par les actionnaires de cette compagnie, ou par toute personne agissant pour ladite compagnie ou ses actionnaires ou aucun d'eux, relativement à la vente ou cession du chemin de fer central par la compagnie du chemin de fer central à la compagnie dite " New-Brunswick Coal and Railway Company ";

g) Les recettes et les dépenses, soit pour l'exploitation ou autrement des chemins de fer et embranchements d'iceux achetés par la province à ladite compagnie " New Brunswick Coal and Railway ", depuis l'achat;

h) La somme pour laquelle les chemins de fer et embranchements d'iceux achetés par la province à la dite compagnie " New Brunswick Coal and Railway " et la compagnie du chemin de fer central ou l'une d'elles ou quelque fonctionnaire de l'une ou l'autre de ces compagnies ou quelque personne agissant ou prétendant agir pour lesdites compagnies, ou l'une d'elles, ou pour quelque fonctionnaire ou actionnaire desdites compagnies, ou de l'une ou l'autre, et le gouvernement du Nouveau-Brunswick, ou quelque membre ou agent d'icelui ou quelque personne agissant ou prétendant agir pour le gouvernement du Nouveau-Brunswick, ou quelque membre ou fonctionnaire d'icelui, et les faits et circonstances se rattachant à telles négociations ou opérations.

2. A mesure qu'il se produira une vacance dans le bureau agissant en vertu de cet acte, soit par la mort, la démission, refus ou incapacité d'agir ,le lieutenant-gouverneur en conseil pourra remplir telle vacance.

3. La commission aura, pour les fins de l'enquête à être institué en vertu de cette loi, tous les pouvoirs, droits et privilèges de la cour suprême de cette province ou de l'un de ses juges, à l'occasion de toute action ou procès relatif aux matières suivantes:

a) La comparution des témoins et leur examen sous serment, sur affirmation, ou autrement, selon que les commissaires le jugeront à propos;

b) La production des livres, papiers ou documents qui, dans l'opinion des commissaires, peuvent être utiles à l'affaire;

c) La remise des séances d'une date à une autre ou d'un lieu à un autre, dans les limites de la province, selon que les commissaires en jugeront;

d) La punition des personnes coupables de désobéissance aux ordres.

Inutile d'en lire davatage. Il est dit encore qu'il y aura des employés pour maintenir l'ordre, lesquels se tiendront à la disposition de ce tribunal, tout comme ils le feraient pour un juge d'une cour ordinaire. Une disposition porte qu'il sera nommé un conseil pour conduire l'enquête, et d'autres conseils, si quelqu'un le demandait pour sa défense ou pour présenter des explications.

Ainsi, monsieur l'Orateur, il y a eu une cour constituée comme le sont les cours ordinaires de la contrée. Les cours ordinaires en ce pays sont constituées par les diverses législatures des provinces. Les législatures déterminent la procédure, elles déterminent le nombre des juges à nommer, et, lorsque nous lisons le rapport de ce tribunal, c'est le rapport d'une cour régulièrement constituée que nous lisons, établie selon la loi et selon la Constitution, possédant les pouvoirs et tous les privilèges d'une cour, siégeant dans toute la dignité et toute la solennité des tribunaux ordinaires de ce pays. Le ministre des Travaux publics est un homme sur la tête de qui les citoyens de sa province ont accumulé tout ce qu'ils ont pu d'honneurs et de dignités. Il a été l'orateur de l'assemblée législative de 1887 à 1889; il a été alors fait solliciteur général et a continué de l'être jusqu'en 1892. nommé procureur général en 1900, il en a fait les fonctions jusqu'en 1907, date où, pour quelque temps, il est devenu premier ministre; plus tard, au mois d'août de cette même année-là, il a été fait ministre des Travaux publics du Canada.

Le décret du conseil qui nomme les membres de ce tribunal est comme il suit:

Le procureur général fait rapport au comité du conseil exécutif qu'à la dernière session de la législature il a été voté une loi autorisant la tenue d'une enquête sur certaines matières se rattachant à la compagnie du chemin de fer central et à la compagnie dite New Brunswick Coal and Railway Company. Cette loi donne au Lieutenant-gouverneur en conseil le pouvoir de créer sous le grand sceau une commission de trois personnes, l'une d'elles devant être un juge de la cour suprême ou de la cour de comté, ou un avocat n'ayant pas moins de dix années de pratique, pour la tenue d'une enquête dont l'objet portera sur toutes les matières particulièrement mentionnées aux paragraphes a, b, c, d, e, f, g, h et i de l'article premier de ladite loi, et de faire rapport sur la preuve prise par eux, leurs conclusions dans l'affaire, les actes des commissaires ainsi nommés, au secrétaire provincial pour être par ce dernier déposés devant le Lieutenant-gouverneur en conseil.

Il propose donc qu'en obéissance à ladite loi, une commission soit délivrée à l'honorable Pierre A. Landry, un des juges puînés de la cour suprême de cette province, à Fulton MacDougall, de la ville de Moncton, banquier, et à Almon I. Teed, de la ville de St-Stephen, marchand, les nommant commissaires en vertu de ladite loi pour tenir telle enquête qu'autorise ladite loi, et qu'à cette fin, ils aient tous les pouvoirs, droits et privilèges que leur attribue ladite loi ou telle loi de l'assemblée législative de la province qui autorise la nomination de commissaires pour tenir enquête ou faire investigation.

Et le comité du conseil se rendant à la proposition de l'honorable procureur général,

Il est ordonné ainsi que proposé.

Certifié, fait le 5 juin 1908.

(Signé): JOS. HOWE DICKSON,
Greffier du conseil exécutif du Nouveau-Brunswick.

On voit, par ce que je viens de lire, que le présent ministre des Travaux publics a été, de 1900 à 1907, procureur général de la

province du Nouveau-Brunswick, c'est-à-dire pendant presque tout cet espace de temps sur lequel devrait porter l'enquête de ce tribunal et il était ex-officio l'un des directeurs de la compagnie; comme tel, il occupait, à l'égard de la population de la province du Nouveau-Brunswick, la position d'un fidéicommissiare et chacun sait que le premier devoir d'un fidéicommissaire est de tenir des comptes nets et exacts, et ensuite d'avoir ces comptes toujours prêts pour examen. C'était son devoir comme directeur de cette compagnie, comme procureur général, comme étant le gérant de la compagnie.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami me permettra ici de le reprendre, et de dire que je n'étais pas le gérant de la compagnie.

M. CROTHERS: Je fais simplement les observations que me suggère le jugement de ce tribunal.

L'hon. M. PUGSLEY: J'en demande bien pardon à mon honorable ami, mais il n'y a rien dans la preuve, absolument rien, qui autorise une telle assertion, laquelle est absolument fausse.

M. CROTHERS: Je n'ai pas à discuter ici cette preuve. (Exclamations.) Je n'ai pas, monsieur l'Orateur, l'intention de discuter la preuve produite dans cette affaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne m'étonne pas.

M. CROTHERS: Je m'en tiens à la décision rendue.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député peut trouver dans la preuve rien qui autorise les conclusions du rapport, je lui serai très obligé s'il veut bien en faire la citation.

M. CROTHERS: Comme je viens de le dire, je n'ai pas à discuter cette preuve, la décision du tribunal me suffit, et, tant que cette décision est là, nous avons droit de la supposer bien fondée. Si celui contre qui cette décision a été prononcée ne la trouve pas juste, le recours qu'il a c'est de demander un nouveau procès.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce que j'ai fait. J'ai commencé des procédures devant la cour suprême de la province du Nouveau-Brunswick, pour une audition des comptes de la compagnie, recettes et déboursés. J'ai attendu jusqu'à hier pour voir si le gouvernement provincial n'agirait pas lui-même: il ne l'a pas fait, et j'ai pris les devants.

M. CROTHERS: La première chose que l'honorable ministre des Travaux publics avait à faire, monsieur l'Orateur, selon une pratique bien établie dans tous les pays où l'on parle l'anglais, c'était, lorsque ce jugement a été prononcé contre lui par une cour ainsi constituée, de s'effacer et résigner ses fonctions de ministre des Travaux publics. Tant que ce jugement est là, il compromet la dignité de cette Chambre, et compromet le bon renom de ce pays. C'était indubitablement son devoir. Je n'ai pas à me demander si le jugement est juste ou s'il est mauvais; je dois supposer qu'il est juste, et le devoir évident d'un ministre de la couronne contre qui un pareil jugement a été prononcé est tout d'abord de se tenir à l'écart.

J'ai dit quelle position l'honorable ministre des Travaux publics occupait quand cette cour a été constituée: de 1901 à 1907, il faut le considérer comme un fidéicommissaire, et, comme tel, il avait l'obligation stricte de veiller à la parfaite exécution par la compagnie des articles de la loi autorisant le ministère à garantir l'emprunt de $250,000, de s'assurer que la compagnie tenait des livres, que ces livres se vérifiaient deux fois par année, que tous les six mois il serait produit une déclaration sous serment entre les mains du secrétaire-provincial établissant que les opérations de la compagnie se poursuivaient dans les meilleurs intérêts des habitants de la province du Nouveau-Brunswick, ou, tout au moins, qu'elles étaient honnêtes et droites. L'honorable ministre des Travaux publics n'est pas étranger aux grandes opérations de finances; il en a une entente parfaite. Ce n'est pas un illettré; c'est un homme capable, un fin praticien; il n'ignorait nullement ce que la loi et l'équité attendaient de lui dans la position qu'il occupait savoir qu'il tiendrait un compte exact des opérations de cette compagnie, et serait prêt à répondre à toute demande d'informations. Le 3 mars 1908, l'administration de la province du Nouveau-Brunswick a changé de mains. Les hommes qui depuis des années étaient ses adversaires politiques ont pris le pouvoir.

Il savait que cette cour avait été constituée par la législature, après l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement. Il savait que cette cour avait été chargée d'enquêter sur les transactions concernant cette compagnie pendant les années où il en était d'office, un des directeurs, c'est-à-dire un des syndics de la population du Nouveau-Brunswick. Il fut assigné par voie de sommation, me dit-on, et je le crois, et fut invité à déposer tous les documents qu'il avait en sa possession pour aider le tribunal à scruter toutes les matières qu'il avait mission d'examiner. Il se présenta devant le tribunal. Il s'y trouvait un savant et dévoué juriste, qui n'était peut-être pas engagé par lui, mais qui avait été, me dit-on, engagé à sa demande pour contre-interroger les témoins. La preuve fut recueillie sous serment, et je crois savoir que le tribunal

ajourna plusieurs fois afin de donner au ministre des Travaux publics l'avantage d'expliquer certains points qui avaient été soulevés.

L'hon. M. PUGSLEY: Je dirai encore à mon honorable ami que cette déclaration est aussi fausse que les autres. Au contraire, quand je me présentai pour déposer, le conseil des commissaires me dit qu'il ne voulait pas m'interroger.

M. CROCKET. Je répondrai que le conseil nie cette assertion.

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur...

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a la parole. On a coutume à la Chambre de permettre à un honorable député de poser une question. C'est à l'honorable député d'Elgin-ouest de décider, non aux autres députés d'intervenir.

M. CARVELL: Je veux simplement demander à l'honorable député s'il est à sa connaissance que le conseil fut privé, pendant les deux premières semaines du droit d'être présent à l'enquête, et que la commission refusa de suspendre ses séances en attendant qu'il pût venir.

M. CROTHERS: Je réponds à la question de l'honorable député en disant que je ne le sais pas, que je n'étais pas présent.

M. HUGHES: Ni le conseil non plus.

M. CROTHERS: Je crois savoir que c'est lui-même qui était le conseil.

M. CARVELL: Oui, et on ne m'a pas donné le temps de remplir ici mes devoirs parlementaires; la commission a siégé pendant deux semaines en mon absence.

M. CROTHERS: Je n'ai pas l'intention de me laisser entraîner dans une discussion de la preuve.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est plus prudent.

M. CROTHERS: Je répète que je m'en tiens au jugement de la cour, et je suis fier que le public du Canada soit assez familier avec l'enquête de cette cour, pour pouvoir se fier à son jugement, surtout en ce qui concerne les questions de fait. Le remède pour ceux qui sont visés dans ce jugement est d'interjeter un appel à un tribunal supérieur, et d'agir en sorte, dans l'intervalle, comme si le jugement était équitable. Maintenant, monsieur l'Orateur, je me propose avec votre permission, de lire certains fragments de ce rapport, dont j'ai une copie certifiée, et si l'honorable ministre veut me suivre, s'il a aussi une copie de ce rapport, je lui donnerai les pages au fur et à mesure. A la page 4:

Le 4 octobre 1895, le gouvernement du Nouveau-Brunswick passa un contrat avec la compagnie du chemin de fer central pour la construction d'une section de 15 milles, et l'octroi d'une subvention de $3,000 par mille. Le lendemain, $7,000 de cette subvention furent cédés à l'honorable William Pugsley et à M. Skinner par le docteur De Bertram. Le 1er novembre 1895, $36,500 de cette subvention furent cédés à James Barnes pour la construction de cette section de 15 milles. Et le 4 du même mois, $1,000 furent cédés à W. T. hitehead.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député veut-il me permettre?

M. CROTHERS: Je crains de ne pouvoir permettre à l'honorable ministre d'expliquer ces passages au fur et à mesure.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, j'en appelle au règlement. Je tiens à corriger une erreur qui s'est glissée, je crains, dans l'esprit de l'honorable député, et je crois qu'il ne sera pas fâché si je le corrige.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Il faut que l'honorable ministre ait parlé avant que je sache ce qu'il veut dire.

L'hon. M. FOSTER: Monsieur l'Orateur, voulez-vous me permettre de demander...

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: Le ministre des Travaux publics a la parole. Il en appelle au règlement.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député me remerciera quand il m'aura entendu.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la question d'ordre?

L'hon. M. PUGSLEY: La voici. L'honorable député d'Elgin a lu dans ce rapport qu'une subvention fut transférée en 1895 à l'honorable Wm Pugsley et à M. Skinner. L'honorable député croit peut-être que j'étais à cette époque l'honorable Wm Pugsley, et membre du Gouvernement. Je tiens à dire que j'étais à ce moment ni membre de la législature ni ministre du Gouvernement, mais simple citoyen privé.

L'hon. M. FOSTER: Je demande si c'est bien là une question d'ordre.

M. l'ORATEUR: Voici la situation vraie. Virtuellement, c'est un procès qu'on dresse ici au ministre des Travaux publics, contrairement à la procédure adoptée en Angleterre. Je me décharge complètement de toute responsabilité, puisque la Chambre a décidé de vider cette question. Dans le cours ordinaire, je crois que le ministre des Travaux publics doit avoir le droit de donner quelques explications personnelles sur une affaire qui le touche de si près.

L'hon. M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, d'après le règlement de la Chambre, d'après la procédure constitutionnelle qui nous régit, je vous demande si une question d'ordre est la correction d'une déclaration. Dans l'affirmative, l'honorable ministre a le droit de réclamer l'application du règlement; dans le cas contraire, l'Orateur n'a pas le droit de décider que c'est une question d'ordre.

Sir WILFRID LAURIER: L'Orateur n'a rien décidé de tel.

M. CROTHERS: C'est certainement la première fois de ma vie, monsieur l'Orateur, qu'un gentilhomme, à ma connaissance, considère comme une accusation d'être appelé l'honorable Wm Pugsley. (Exclamations.)

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, je demande à l'honorable député de retirer ces paroles. Ce que j'ai voulu dire...

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. l'ORATEUR: J'en appelle à l'honorable député au nom de la dignité et du décorum de la Chambre. Nous n'en sommes pas encore rendus à refuser à un honorable député le privilège d'offrir une explication personnelle. L'honorable ministre des Travaux publics répond à une expression que je regrette avoir entendu dire à l'honorable député d'Elgin. Nous ne sommes pas encore réduits à croire qu'un membre de cette assemblée n'est pas un honorable député. Tous les membres de cette assemblée sont des honorables députés.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, ce que j'ai voulu dire et que l'honorable député doit avoir parfaitement compris, c'est qu'il y a une énorme différence entre recevoir cette subvention en ma qualité de ministre du Gouvernement, et la recevoir comme simple citoyen et avocat de certaines des parties intéressées, alors même que je n'étais seulement pas membre de la législature.

M. CROTHERS: L'objection de l'honorable ministre porte sur sa fausse interprétation des mots. Rien dans ce que j'ai lu n'indique que les commissaires ont voulu insinuer qu'à ce moment M. Pugsley était l'honorable Wm Pugsley, mais que c'était à ce moment le même M. Pugsley qui est aujourd'hui l'honorable Wm Pugsley. C'est l'interprétation exacte de ces paroles, de sorte qu'il n'y avait pas lieu de soulever d'objection. (Lisant):

La compagnie houillère, métallurgique et de chemin de fer coloniale ayant failli à l'engagement de construire la section non construite, le gouvernement provincial signa un contrat le 21 mai 1899 avec la compagnie du chemin de fer central, remettant en vigueur la convention du 8 août 1888, le gouvernement devant payer la subvention non pas au fur et à mesure de la construction, mais après l'achèvement de chaque section de dix milles. Les documents montrent que le travail accompli par la compagnie du chemin de fer central sur la section de 15 milles, se montait à $23,000, et en acompte de cette dépense, le gouvernement paya $8,000 de la subvention de la manière suivante: $2,200, sur les ordres précédemment énumérés, à...

Si l'honorable ministre s'y oppose, je ne lirai pas le mot "honorable".

...Wm Pugsley et à M. Skinner, $300 sur l'ordre donné à M. Whitehead, et le reste apparemment sur l'ordre donné à James Barnes. La compagnie du chemin de fer central ne compléta pas son adjudication.;

Puis, à la page 5:

A la session de la législature provinciale de 1901, trois lois furent adoptées, la première autorisant le lieutenant-gouverneur en conseil de garantir à certaines conditions le principal et l'intérêt de £250,000 sur premières obligations hypothécaires à toute la compagnie autorisée à construire le chemin de fer Chipman-Gibson; la deuxième, constituant en corporation la compagnie de charbonnage et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, laquelle pour des fins de commodité nous nommerons ci-après "la compagnie", autorisée à construire le chemin de fer Chipman-Gibson et à exploiter des houillères; la troisième donnait le pouvoir à la compagnie ainsi constituée, après avoir rempli certaines conditions, d'obtenir la subvention prévue par la loi de 1882 déjà mentionnée pour la construction de toute la ligne Chipman-Gibson. Cette loi abrogeait en même temps toute subvention antérieure accordée pour la construction de cette ligne. Dans le mois de mai 1901, la compagnie demanda à louer toutes les étendues de terrains houillers non concédés dans les comtés de Queen et Sunbury, alors la propriété du gouvernement. La demande fut subséquemment accordée et le 18 octobre 1902, la concession fut adjugée.

Le capital social de la compagnie comprenait 1,000 actions de $100 l'une, dont sept seulement furent souscrites, mais ne furent jamais payées.

Le 22 août 1901, le gouvernement signa un contrat avec la compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour la construction du chemin de fer Chipman-Gibson. Avant la signature de ce contrat, la compagnie avait demandé des soumissions pour la construction de cette section de 15 milles, le matériel roulant et les rails ne devant pas être compris dans l'adjudication.

Le 13 août 1901, M. James Barnes, envoya une soumission pour la somme de $117,000, et M. James Wheaton en envoya une autre, le 14 du même mois, pour $109,790. Ce furent les deux seules soumissions, et elles furent renvoyées par la Coal and Railway Co. à un comité composé de MM. Pugsley, Skinner et autres. La commande fut donnée à M. James Barnes, M.P.P., pour la somme qu'il avait demandée. Il avait dans l'intervalle payé $5,000 à M. Wheaton pour retirer sa soumission. M. Barnes à cette époque représentait un certain nombre de personnes, parmi lesquelles étaient le sénateur Thompson, W. T. Whitehead et autres qui se proposaient, et par la suite ont formé une société sous le

nom de James Barnes Construction Co. Bien que les associés de M. Barnes connussent d'une façon générale les négociations qui avaient été faites pour acheter M. Wheaton, il ne paraît pas, cependant, qu'aucun membre du Gouvernement en eut eu connaisance.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. CROTHERS: Monsieur l'Orateur, avant de continuer la lecture d'extraits de ce rapport, je devrais peut-être revenir sur une remarque que j'ai faite ce matin et à laquelle le ministre des Travaux publics a fait objection. Je vois par les dates que j'ai en ma possession que l'honorable ministre a été orateur de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick de 1887 à 1892, et qu'il a été fait solliciteur général en 1892.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député se trompe encore.

M. CROTHERS : Il avait été orateur avant le 4 octobre 1895, date de l'affaire des $7,000. Bien qu'il ne soit pas peut-être de stricte étiquette de donner le titre d' "honorable" à un membre d'un gouvernement provincial, je crois que c'est l'habitude, et on considéré généralement comme une chose convenable dans notre pays de donner ce titre; c'est cette coutume qui a justifié les commissaires de mettre ce titre devant le nom de l'honorable M. Pugsley. Je comprends parfaitement l'objection du ministre et je veux être juste à son égard. Il ne veut pas que ce rapport tasse croire que l'intention des commissaires était de dire que lorsqu'il était procureur général de la province et directeur de la compagnie ces $7,000 lui furent assignés. Si quelqu'un pouvait arriver à croire cela d'après les rapports, je veux en toute justice pour l'honorable ministre et dire que tel n'est pas le cas. Les $7,000 dont je parlais n'ont pas été payés à l'honorable membre après qu'il devint procureur général de la province du Nouveau-Brunswick et *ex-officio*, directeur de la compagnie. Tout en se montrant zélés pour maintenir la dignité de cette Chambre, nous devons l'être autant pour rendre justice à nos collègues, et je veux être absolument juste à l'égard du ministre des Travaux publics. Je comprends parfaitement que c'est chose difficile. Quelquefois nous nous laissons emporter; la nature humaine est toujours là. Même le premier ministre a avoué l'autre jour qu'il n'était pas exempt de ce péché . .

Sir WILFRID LAURIER: Vraiment.

M. CROTHERS: Et tous ceux qui sont ici présents accepteront sa parole sans hésitation, de sorte que nous sommes tous dans le même cas, et tous nous faisons quelquefois trop de zèle.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous voulez tout simplement m'écraser, si vous le pouvez.

M. CROTHERS: Je désire être absolument juste à l'égard du ministre des Travaux publics, autant que je pourrai.

A la page 7 du rapport, je trouve ce qui suit:

Dans l'été de 1904, la Coal Railway Co. demanda une aide financière au gouvernement provincial, et entre le 1er juillet 1904 et le 1er juillet 1905 le Gouvernement avança $50,000 à la compagnie.

En 1905, le lieutenant-guverneur en conseil, en vertu d'un acte de la législature provinciale adopté en avril de la même année, déclara que la propriété de tout le chemin de fer était transportée au roi et à la province, et nomma M. Geo. McAvity et le sénateur G. G King, commissaires pour administrer ledit chemin de fer.

Ensuite à la page 9:

On ne semble pas avoir tenu de comptabilité pour les opérations de la compagnie avec Evans et Elkin. Dans le grand-livre il y a tout au plus quinze inscriptions après le 1er juillet 1905, bien que des opérations de la compagnie aient été continuées jusqu'au 1er juillet 1905. Tous les item mis ensemble couvrent à peu près sept pages et quart du livre.

Au premier juillet 1904, M. Sharpe ouvrit ce que l'on appelle un livre de caisse, et M. Corbett continua ce livre après la mort de M. Sharpe, pour le compte de M. McAvity, premièrement comme président et ensuite comme commissaire. Ce livre était composé de données basées sur les talons des livres de chèques, et des lettres, etc., mais les inscriptions ne concordent pas avec la date de chaque opération. Cela montre comment a été faite la dépense d'une partie des fonds avancés par le Gouvernement, en rapport avec le chemin de fer depuis le 1er juillet 1904.

Chose étrange, à part ces livres la compagnie de chemin de fer ni les commissaires n'en tenaient pas d'autres, bien que les opérations financières et les dépenses se soient élevées à plus de $900,000.

Puis à la page 10:

A une des assemblées susdites, tenue le 2 août 1901, on adopta une résolution à l'effet que " 500 actions de la compagnie soient émises comme étant payées en entier en non cotisables, et que dix de ces actions soient accordées à chaque actionnaire en récompense de tous leurs services comme promoteurs de la compagnie, et que telle distribution remplace toute autre distribution qui pourrait être faite de parts souscrites par eux, en satisfaction des parts ainsi souscrites, et que la balance des 500 actions ou 430 actions soit remise à Charles N. Skinner, en fidéi-commis, pour être distribuées par lui à telles personnes qui dans son opinion pourraient y avoir droit, en considération de services rendus par eux comme promoteurs de la compagnie et la distribution faite par le ledit Charles Skinner, suivant son jugement et discrétion, sera considérée et acceptée comme exécution finale et complète de sa commision.

La Chambre remarquera que le chiffre de 430 actions est mentionné dans ce para-

graphe, et que dans le paragraphe précédent que j'ai lu, le capital de la compagnie est donné comme étant de 1,000 actions de $100 chacune. de sorte que 430 actions à $100 formeraient $43,000, au lieu de $430,-000 mentionnées dans une autre partie du rapport, ce qui montre clairement que rien n'a été ajouté aux $43,000 pour porter cette somme à $430,000. Je mentionne cela parce que l'on attache beaucoup d'importance à ce détail. Il est évident que 430 actions à $100 forment $43,000, et non pas $430,-000. C'est une autre erreur typographique.

Puis à la page 11:

La première assemblée des directeurs a été tenue le 10 mai 1901, à Saint-Jean, et les personnes suivantes, élues directeurs, étaient présentes:

E. Byron Winslow, Fredericton..	1 action	$100
Franklin Stetson, Saint-Jean.. ..	1 action	$100
A. P. Barnhill, Saint-Jean.. ..	1 action	$100
E. Hutchinson, Chatham..	1 action	$100
C.A.C. Bruce par E.H., Chatham	1 action	$100
R. A. Irving, Buctouche..	1 action	$100
Willard Kitchen par E. Byron Winslow, Fredericton..	1 action	$100
Total des actions détenues par les directeurs..	7	$700

L'hon. L. J. Tweedie, directeur, ex-officio.

L'hon. William Pugsley, directeur, ex-officio.

Par règlement il a été décrété que les directeurs avaient droit à chacun une action, sur laquelle cependant aucune somme n'a été payée.

Les officiers suivants ont été élus:

Ernest Hutchinson, Chatham, président.

Franklin Stetson, Saint-Jean, vice-président.

George W. Allen, Fredericton, secrétaire.

E. Byron Winslow, Fredericton, trésorier.

Le président, M. A. Hutchinson, M. A. P. Barnhill. l'honorable N. J. Tweedie, et l'honorable Wm Pugsley furent nommés membres d'un comité chargé de conférer avec la Central Railway Company et autres pour régler les conditions de fusion du Central Railway, etc. La dernière assemblée des directeurs dont il est fait mention a été tenue à Saint-Jean le 11 juin 1902; entre les dates ci-dessus les assemblées suivantes des directeurs ont été tenues: 13 juin, 1901; 16 août, 1901; 18 août, 1901; 21 octobre ,1901, et 26 novembre, 1901.

Le rapport dit que l'honorable Wm Pugsley était présent à chacune de ces assemblées.

Puis, en tête de la page 12 on trouve ce qui suit:

D'après les documents, ce sont les seules assemblées qui ont été tenues par les directeurs des travaux entraînant une aussi forte dépense et couvrant une période de plus de quatre années. **Nous devons noter ici que les assemblées des actionnaires et des directeurs ont été peu nombreuses et peu importantes, et on voit que dès les commencements la compagnie semble avoir abandonné complètement d'agir comme corps, pour laisser la direction des affaires à quelques personnes.**

Puis au bas de la page:

M. Willard Kitchen, qui a été un certain temps directeur, était dans le même cas. L'hon. L. J. Tweedy, qui en sa qualité de secrétaire provincial était par le fait directeur de la compagnie, a prétendu ne rien connaître de ses opérations financières, à part celles qui ont passé par le conseil, vu que le soin de ces choses avait été laissé à M. Pugsley et autres officiers de la compagnie.

M. Pugsley, qui apparemment avait l'administration des affaires générales de la compagnie, ne tenait pas de livres et ne donnait pas de renseignements bien définis, parce que, disait-il, il avait confié la tenue des livres à M. Geo. W. Allan et M. A. I. Trueman, qui tous deux sont morts pendant l'enquête.

Après recherches faites, nous sommes convaincus que M. Trueman ne tenait pas de livres pouvant jeter une lumière sur l'emploi des fonds. Certainement que sa position dans la compagnie ne lui en faisait pas un devoir spécial et nous sommes portés à croire, après avoir examiné J. J. F. Winslow, qui agissait comme commis de M. Allan, que M. Allan, s'il vivait, pourrait fournir un peu plus de renseignements que M. Winslow, son successeur. . .

M. George McAvity, président et directeur gérant de la compagnie depuis juillet le 1er, 1904, jusqu'au 1er juillet 1905, ne tenait pas de livres des affaires de la compagnie.

Du 1er juillet 1905 au 1er mars 1908, lorsqu'il était un des commissaires qui administraient le chemin, M. McAvity ne tenait pas non plus de livres. Pour plusieurs dépenses il a été incapable de produire des pièces justificatives, à part ses propres chèques, et dans plusieurs cas les documents produits comme pièces justificatives étaient très insuffisants et n'avaient même pas de rapport aux affaires de la compagnie. D'après son témoignage, on a le droit de dire qu'il considérait la charge qu'il occupait comme simplement honoraire.

A la page 14:

Ces faits sont mentionnés pour montrer l'absence complète de comptabilité, et nous disons que si un comptable, qui bornerait un travail aux entrées dans les livres qui nous ont été soumis, voulait donner un état des sommes dépensées, il ne pourraient trouver trace de centaines de milliers de dollars.

A la page 16:

L'aide totale reçue du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial par le chemin de fer, avant et depuis le 1er janvier 1901, s'élève à $1.255,244.22. Sur cette somme le gouvernement provincial a fourni $190,064,-844, et le gouvernement fédéral $190,400.

ITEM N° 1.

La subvention provinciale de $57,000 a été octroyée par le Gouvernement—prétendant agir sous l'autorité de la loi des subventions de 1882, à titre de subvention au chemin de fer de Chipman à Gibson. Antérieusement, comme nous l'avons vu, en 1891 et en 1896, $5,000 et $8,000 avaient été octroyés à la Central Railway Company ou au docteur DeBertram, à titre de subvention, sous l'empire de la même loi, pour la construction du même chemin de fer. Tout compté, le gouvernement provincial a payé $70,000 en subventions se rattachant au chemin de fer de Chipman à Gibson dont on a construit une section de

quinze milles. Comme la loi de 1882 autoriserait une subvention de $3,000 par mille, la totalité de la subvention que le Gouvernement était autorisé à délivrer relativement à la section des quinze milles, était de $45,000. La question se pose: Pourquoi le Gouvernement a-t-il accordé les autres $25,000 sur les $70,000 qu'il a donnés?

Page 17:

Sur cette subvention de $25,000 une somme de $8,500, comme il ressort des documents faisant partie de la preuve, a été versée au compte des ordres donnés à M. Pugsley, M. Skinner, M. Barns et M. Whitehead, et qui ont déjà été mentionnés comme ayant été donnés aux mois d'octobre et de novembre 1895. Dans sa déposition, M. Pugsley n'a pas donné d'autre explication à cet égard. Nous constatons que l'émission de ces obligations au montant de $25,000 à titre de subvention, a été faite illégalement. Cette somme, croyons-nous, n'a pas reçu l'application voulue, et si à l'avenir le Gouvernement cherche à étendre la ligne du terminus de la section des quinze milles jusqu'à Gibson, $25,000 de la subvention dont le paiement a été autorisé pour cette partie de la ligne ne seront plus disponibles, vu que cette somme a été retirée et utilisée.

ITEM N° 3.

Il s'agit ici d'une garantie provinciale de $250,000, au pair, des obligations de la compagnie. Une forte proportion de ces obligations a été garantie illégalement.

Page 19:

Pour résumer la question avec toute la brièveté possible, l'assemblée législative autorisa la garantie des obligations de la compagnie par la province jusqu'à concurrence de $250,000 ,en vue d'assurer la construction de quarante milles de chemin de fer parfaitement outillé de matériel roulant ,et doté d'un outillage pour l'exploitation du charbon pouvant faire l'extraction de 500 tonnes par jour. La province a obtenu non pas une quarantaine de milles, mais quinze milles de chemins de fer, quelques garages de peu de valeur, une certaine quantité de matériel roulant dont le coût oscille entre $20,000 et $30,000, et il reste à exécuter les travaux de construction sur près de trente milles, et on n'a pas consacré un seul dollar à d'importantes installations pour l'exploitation de la houille. Ces obligations ont été garanties sur la présentation de rapports indiquant l'état d'avancement de construction sur la section de quinze milles, rapport signé par M. Evans, ingénieur de la compagnie. Le 2 janvier 1903, époque à laquelle on avait dépensé moins de $80,000 en travaux réels de construction, on essaye, dans un de ces rapports, d'établir qu'il y avait lieu d'accorder la garantie à $140,000 d'obligations de la compagnie. Au cours de sa déposition, M. Pugsley affirme qu'il a lui-même dressé ces rapports et que M. Evans les a signés. Il ne nous appartient pas de nous prononcer ici sur l'initiative à prendre au nom de la province, ou de faire peser sur les membres du Gouvernement qui ont participé à l'endossement de ces obligations la responsabilité de leur acte illégal.

Page 20:

ITEM No 7 ($50,594.54).

Cet item représente un prêt d'argent par le gouvernement à la compagnie entre le 1er juillet 1904 et le 1er juillet 1905, le Gouvernement n'avait reçu antérieurement aucuns prêts.

ETAT "B".

Cet état indique tous les deniers versés à titre de subvention depuis l'autorisation de la compagnie en avril 1901, prêtés sur obligations garanties par le Gouvernement, ou autrement prêtés pour les usages du chemin de fer. Ces sommes se montent à une totalité de $958,799.75.

ETAT "C".

Cet état indique les dépenses de deniers mentionnés dans l'état "B", en autant qu'il nous a été possible de le constater au cours de notre enquête. Ces dépenses se montent à $824,764.40 laissant un solde de $134,033.35 de ces deniers dont il n'est point rendu compte.

Page 27:

Quant à savoir quel sont les directeurs qui ont touché des rémunérations, il nous a été impossible de le constater. M. Pugsley a déclaré qu'ils avaient touché quelques deniers et que pour lui-même il n'avait pas reçu grand'chose. Il croyait que M. Sharpe, à un certain moment, avait proposé qu'une somme en bloc lui fût payée (à M. Pugsley) mais que M. Tweedie n'a pas voulu y consentir. Quoi qu'il en soit, M. Sharpe, dans l'état déjà indiqué, a inséré un item de $5,000 à titre de traitement pour l'administrateur, et si M. Pugsley, dans sa déposition, n'eût pas fait une déclaration en sens contraire, nous aurions considéré l'item de $5,000 "W. P." en question, mentionné ailleurs dans ce rapport, comme étant le paiement de cette somme.

Page 29:

Il faut observer que l'honorable M. Tweedie a retenu 1 p. 100 de commission, $500, sur la vente des $50,000 d'obligations qu'il a faite à Chatham. M. Tweedie était secrétaire provincial en octobre 1903, lorsqu'il a effectué la vente; il était directeur d'office de la compagnie de chemin de fer et nous ne nous expliquons pas de quel droit il a pu déduire cette commission de $500. Il a déclaré dans sa déposition qu'il croyait que A. E. Trueman l'avait autorisé à le faire. Quant à savoir où M. Trueman a puisé cette autorisation, on ne le dit point. On peut affirmer en toute justice, au sujet de cette transaction, que M. Tweedie a vendu $50,000 d'obligations en octobre 1903, au pair, ce qui est 2 et 2½ p. 100 de plus que le prix reçu de MM. Robinson et Fils, qui achetèrent $368,000 d'obligations de la compagnie en mars 1905, à 97½, et 5 p. 100 de plus que n'a reçu M. McAvity, le président, pour $8,000 des mêmes obligations dont il a fait la livraison à un client d'après les instructions de M. Pugsley, en août 1903, environ deux mois avant que M. Tweedie eût effectué la vente, M. McAvity n'obtenant qu'une somme ronde de $7,600, sans intérêt pour les $8,000 d'obligations.

M. Tweedie a en outre promptement rendu compte de l'intérêt $575.34, dont, à notre avis, dans d'autres circonstances, on n'a pas rendu compte. Sans passer l'éponge sur cette transaction, nous croyons qu'en somme elle est moins censurable que d'autres dont il est question dans ce rapport. Elle a au moins

ce mérite: c'est que lorsqu'elle est venue au jour de la publicité, elle était exposée clairement et sans déguisement, sans qu'on fît d'efforts pour rien dissimuler à vos commissaires.

Item n° 4.—Payé pour sablonnière, $3,000. Cette somme a été payée à M. G. G. Scovil pour sablonnière. M. Scovil a affirmé que quelque temps auparavant, il a vendu cette sablonnière à la compagnie de chemin de fer, à la suite d'une conférence avec M. Pugsley, et il avait acheté le domaine d'environ 100 acres sur lequel était située cette sablonnière et cela moyennant $2,500, y compris les bâtiments et que, plus tard, il a vendu à la compagnie cette partie du domaine comprenant la sablonnière, à peu près trente acres, moyennant $3,000.

Quant à savoir si M. Scovil a acheté la terre, avant de connaître ou d'avoir raison de croire qu'il pourrait vendre la sablonnière et réaliser un profit de $500 tout en gardant la terre, qui ne lui coûterait rien, nous sommes portés à croire d'après la preuve testimoniale, qu'il avait la certitude de la vente de la sablonnière, avant de terminer l'achat du domaine agricole. Il a affirmé qu'il avait entamé des négociations relativement à la terre, avant d'avoir ouvert de négociations avec la compagnie. Il avait appris qu'il existait une sablonnière sur cette terre. M. Pugsley l'avait informé que la compagnie désirait se procurer du gravier et que M. Evans, l'ingénieur, avait examiné la quantité et la qualité du gravier, avant d'avoir terminé l'achat de la terre. Il a reçu le billet personnel de M. Pugsley pour $1,000 en à compte et il n'en a plus entendu parler, mais il a supposé que ce billet avait été payé. M. McAvity a donné à M. Scovil un chèque de $1,000 qui était destiné, croyons-nous, à acquitter ce billet. Plus tard, M. McAvity versa à Scovil le solde de $2,000.

Page 32:

M. Pugsley, dans sa déposition, a affirmé que, si la commission manifestait le désir de se rendre compte des dépenses se rattachant au chemin de fer, un comptable-expert pourrait faire la vérification de ces dépenses, en deux jours; que c'était l'intention que les banques tiendraient compte de ces dépenses et qu'il suffirait de s'adresser aux banques, pour s'éclairer sur les paiements faits à MM. Barnes et autres et que tout serait élucidé. Cette déclaration de M. Pugsley porte à croire que c'était bien l'intention du Gouvernement de ne pas tenir de comptabilité.

A notre avis, l'exposé de faits qui suit prouve combien il fait erreur en affirmant qu'un comptable-expert, au moyen des renseignements que pourraient fournir les banques ou qu'il serait possible de puiser à d'autres sources, pourraient dresser, en une période de temps quelconque, et encore moins en deux jours, un bilan clair et satisfaisant indiquant l'usage fait des deniers en question.

Comme les premières opérations financières c'est-à-dire celles se rattachant à la construction de la section de quinze milles avaient pour centre principal Fredericton, nous commençames notre enquête dans cette ville, le 25 juin, 1908, le premier témoin entendu étant M. Geo. N. Babbitt, le sous-receveur général.

Il nous montra un état emprunté du compte inscrit au grand livre du département à dater du 31 août 1904, et clos le 19 mars 1908, faisant voir une dépense globale de $345,599.22; se composant en grande partie de paiements faits à M. McAvity, à titre de président et de commissaire, puis le paiement fait à la People's Bank et d'anciennes créances se rattachant au chemin de fer, outre l'intérêt; mais il ne connaissait absolument rien au sujet d'obligations garanties par le secrétaire provincial jusqu'à concurrence de $450,000, en 1904, jusqu'au 5 juillet 1905, alors que les quatrièmes coupons semi-annuels se montant à $9,000 furent présentés pour paiement.

Au département il n'existait aucun document indiquant le nombre ou le chiffre de ces obligations, l'époque ou le lieu de leur garantie. Dans l'autre circonstance où la province avait garanti les obligations, à savoir le pont de Hartland, on avait tenu une comptabilité. Il nous semble singulier que le sous-receveur général chargé de la direction du bureau ministériel à Fredericton n'eût jamais vu ces titres et n'eût jamais été en lieu d'en faire l'inscription dans ses régistres ni de tenir note d'une affaire d'aussi haute importance, d'autant plus que le crédit de la province était engagé pour le principal et l'intérêt de l'importante somme de $450,000. En réalité, ces obligations sont aujourd'hui directement à la charge de la province. Plus tard, au cours de l'enquête nous avons obtenu nombre de renseignements utiles de M. Shadbolt, directeur de la Royal Trust Company de Saint-Jean, qui avait tenu des notes bien suivies sur l'affaire.

Comme les obligations étaient datées du 1er juillet 1903, on le voit, trois coupons sur chaque obligation, embrassant une période d'un an et demi jusqu'au 31 décembre 1904, soit un an et demi d'intérêt sur $400,000 d'obligations à 4 p. 100 (se montant à $27,000), étaient antérieurement venus à échéance. Apparemment la plupart de ces trois premiers coupons n'avaient jamais été convertis en espèces, et il nous est impossible de constater l'emploi qu'on en a fait. M. McAvity aurait dû le détacher et les annuler, tout en prenant note de la chose. Rien ne nous assure qu'à une époque quelconque de l'avenir, les porteurs de ces coupons ne se présenteront pas pour en obtenir le paiement.

Cherchant à constater la présence des livres de comptes de la compagnie (si toutefois il y en avait), nous fîmes comparaître G. J. F. Winslow qui déclara avoir succédé à feu M. Geor. W. Allen à titre de secrétaire en 1904, après avoir été antérieurement l'adjoint de ce dernier. Il n'avait pas gardé de procès-verbaux des assemblées des directeurs, vu qu'après sa nomination on n'a pas tenu d'assemblées. Il fit le dépôt d'un livre contenant le dernier procès-verbal de l'assemblée des directeurs tenue à Saint-Jean le 11 juin 1902, et il produisit aussi le grand-livre déjà mentionné dans ce rapport.

Il nous a été impossible de trouver un trésorier de la compagnie qui eût jamais été en service actif. Nous avons observé dans le procès-verbal que feu M. E. Byron Winslow a été élu secrétaire-trésorier en mai 1901, mais rien n'indique qu'il ait jamais rempli les fonctions de secrétaire, et sauf le fait qu'il a rempli la fonction de président à une ou deux assemblées tenues peu après l'organisation de la compagnie rien n'indique qu'il ait noué des relations avec la compagnie, sauf le fait d'avoir signé quelques effets négociables pour la compagnie.

Page 35:

Ce compte a été divisé en sept chèques et clos le 8 mai 1902. On voit à qui doivent être payés les chèques, mais le 19 janvier 1904, la banque remit ces chèques à G. J. S. Winslow, et M. Winslow n'a pas réussi à les retrouver, ainsi qu'il l'a affirmé. Quatre chèques se montant à $5,262.68 étaient payables à l'ordre de Geo. W. Allen, et il nous est impossible de constater l'emploi fait de cet argent.

Deux chèques datés du 8 février 1902, au montant de $4,000 et de $15,000 respectivement étaient payables à E. G. Evans. Quant au compte de MM. Evans et Elkins dans le grand-livre produit par le premier à Saint-Jean, livre qui contenait, ainsi qu'il l'a affirmé sous serment, un compte exact de tous les argents reçus par Evans et Elkins à compte de la vente du chemin de fer à la New Brunswick Coal and Railway Company, nous avons constaté qu'en février il ne crédite que $9,500 reçus.

Quant à ce qu'est devenue la différence de $9,500, il ne peut en rendre compte ni l'expliquer.

A la page 37:

Après que M. Hutchinson se fût retiré de la présidence en 1902—de bonne heure en 1903—peut-être plus tôt, il semblerait qu'on a éprouvé des difficultés, à Fredericton, pour se procurer des prêts nouveaux et les opérations financières furent continuées par la suite, en grande partie à Saint-Jean. Il est admis qu'il n'y a pas eu de président depuis la date de la retraite de M. Hutchinson en 1902, jusqu'à la nomination de M. McAvity le 30 juin 1904.

A la page 39 et à la page 40:

En janvier 1903, M. Pugsley et M. Barnes commencèrent à escompter les billets de la compagnie à la banque du Nouveau-Brunswick, endossés par eux-mêmes et avalisés par les obligations de garantie de la province pour une somme dépassant $40,000 nous ne voyons pas pourquoi il était nécessaire que M. Pugsley ou M. Barnes endossent ces billets personnellement et nous ne sachons pas que la banque les aient obligés à le faire, d'autant plus qu'elle détenait déjà les obligations garanties par la province avec une marge suffisante. Le produit de ces billets n'a pas été porté au crédit d'un compte courant mais ont été prélevé à la banque en argent comptant quelquefois par M. Pugsley. quelquefois par M. Barnes, la supposition étant que l'argent a été utilisé pour faire des paiements à la James Barnes Construction Co.

Nous n'avons pas pu examiner les livres de la compagnie de construction pour voir si cet argent avait été régulièrement crédité, parce que ces livres ont été brulés ou du moins n'ont pas été produits par M. Barnes, mais nous avons trouvé une feuille de papier dans le grand livre déjà mentionné, qui nous a été montré par M. Winslow a Fredericton, et qui d'après sa teneur paraissait devoir donner un état de l'argent versé à la Barnes Company par la compagnie de chemin de fer. Les crédits qui sont portés ne correspondent pas aux montants des billets escomptés par la banque. Un ou deux exemples: Le 5 octobre 1903, le billet de $13,500 a été escompté par M. Pugsley et M. Barnes et en se rapportant à l'état de M. Barnes pour la même date, on voit qu'il ne crédite que $10,000. Le 23 novembre un autre billet de $13,082 a été escompté et le même jour ou un jour ou deux après, le compte de M. Barnes ne porte qu'une somme de $8,400 qui aurait été reçue. M. Pugsley a dit dans son témoignage que la différence a pu être payée au secrétaire de la compagnie mais il n'a pas de note manuscrite pour rafraîchir la mémoire.

A la page 41:

Une chose semble très claire, à savoir que la compagnie en tant que société n'a jamais conduit ses affaires d'une façon régulière ou uniforme, comme le font d'ordinaire les compagnies, mais les présidents, les directeurs et les secrétaires semblent faire les opérations chacun pour son compte, probablement pour la compagnie, sans garder d'écrits relatifs à ces transactions. Par exemple le simple fait de la mort de M. Geort W. Allen n'aurait pas dû faire nécessairement que tous les documents conservés par lui, s'il en a jamais conservés, aient disparu avec lui et les mêmes remarques s'appliquent à M. A. I. Trueman qui est mort aussi avant le commencement de l'enquête.

Il est évident que M. Sharpe a trouvé, au crédit de la New Brunswick Coal and Railway Company, dans la Banque du Nouveau-Brunswick, le 30 juin 1904, une somme de $52,250 et le livre de caisse qu'il a pris, débute avec ce montant à cette date même. La première inscription porte: " 30 juin 1904, avances du Gouvernement, $52,250." Ce total est porté plus loin et directement au-dessous et non pas inscrit comme débit ainsi que le sont toutes les autres dépenses; il y a au crayon la mention " moins à W. P. $5,000 ", et cette somme de $5,000 est déduite du total, laisant une différence de 47,250. Nulle part ailleurs il n'est fait mention dans le livre de cet item de $5,000. Les $250 disparaissent du livre entièrement.

Plus tard, nous avons découvert qu'un chèque avait été tiré pour $5,000 et avait été payé par la banque, qui n'avait pas été pris au carnet de chèques de McAvity et en examinant les talons de ce carnet nous avons conclu que M. Sharpe essayait de faire concorder le livre. En déduisant la somme plus haut mentionnée de $5,000, cela lui permettait de faire une balance de compte qui concordait avec celle de la banque.

M. McAvity, dans son interrogatoire a déclaré qu'il ne connaissait absolument rien relativement à cet item. Il n'en avait aucun souvenir et ne pouvait donner aucune explication, ni dire ce que signifiait " W. P." M. Carvell qui occupait comme avocat de la compagnie ou qui faisait son bilan, le présenta plus tard à la commission y compris cet item " W. P." $5,000, en produisant le chèque. Il était daté du 30 juin, le jour où M. McAvity devint président; il était écrit de la main de M. Pugsley et signé par M. McAvity en sa qualité de président et était payable à la New-Brunswick Real Estate Loan and Trust Company, qui est propriétaire de l'édifice Pugsley, ainsi dénommé à Saint-Jean; c'est une compagnie privée, les actionnaires étant M. Pugsley et sa famille.

M. McAvity ayant été rappelé a déclaré qu'il avait signé ce chèque aveuglément parce qu'il

en avait reçu l'ordre de son supérieur, M. Pugsley. Il ne s'était pas donné la peine d'examiner si la compagnie dont il était président et en apparence trésorier conjoint, devait un dollar de cet argent. De plus, comme président, il n'avait pas de supérieurs excepté ses directeurs réunis en assemblée régulière. Il s'est conduit dans cette occasion comme un sous-ordre sans responsabilité, bien que, comme on le verra plus loin, il touchait le traitement d'un directeur général responsable et d'un homme très expert dans les affaires

Dans son examen M. Pugsley explique que cet argent était destiné à rembourser des prêts consentis par la Real Estate and Loan and Trust Company à la New Brunswick Coal and Railway Company et comme preuve il produisit les chèques suivants:

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a ici une autre erreur typographique: la date du dernier chèque devrait être 1904 et non 1902.

M. CROTHERS (lisant):

On remarquera que les chèques ci-dessus forment un total de $9,220. Comme ces chèques ont été tirés dix-huit mois avant le paiement de ces $5,000, M. Pugsley ne pouvait pas être sûr qu'ils représentaient les avances faites à la New Brunswick Coal and Railway Company par sa compagnie; mais par le fait que ces chèques existaient avec le relevé de M. Trueman disant que la compagnie de chemin de fer devait à sa compagnie plus de $5,000, il en concluait qu'il était en droit de tirer un chèque de cette somme de $5,000. Il était à la veille de partir pour l'Europe et les affaires étaient un peu précipitées. Il n'y a aucune trace dans les livres de la compagnie de chemin de fer qui montre que les emprunts de cette dernière aient jamais été faits à cette compagnie de prêt et M. Pugsley a déclaré que sa compagnie ne tenait pas de livres.

Si M. Pugsley doit être cru dans sa prétention que les chèques produits par lui et s'élevant à $9,220, représentaient les prêts consentis à la compagnie de chemin de fer, il nous semble qu'il devrait logiquement s'ensuivre qu'après le remboursement de ces $5,000, la compagnie devrait être encore sa débitrice de $4,220 car il n'y a aucune preuve, nulle part, que cette différence ait été réclamée ou payée. Pourtant, nous comprenons que M. Pugsley ait dû être remboursé pour toutes ces avances à même le produit des obligations données par lui-même ou par M. Trueman en son nom ou de toute autre manière.

Au sujet d'un relevé de comptes préparé par le regretté M. Sharpe, auditeur, trouvé parmi les papiers et qui est un tableau des montants dus par la New Brunswick Coal and Railway Company au 31 mai 1904, nous ne remarquons pas que le nom de la compagnie immobilière et de prêts apparaisse pour aucune somme. Ce relevé a été fait un mois avant le paiement de la somme ci-dessus mentionnée de $5,000 à M. Pugsley.

Page 46:

M. McAvity déclare, bien que nous n'en trouvions nulle part ailleurs la confirmation, que ces directeurs ont fixé son traitement à $5,000 par an. S'ils ont agi ainsi, prenant en considération toutes les circonstances, la direction nominale de la compagnie par M. McAvity, et le fait qu'il avait à Norton un directeur avec un traitement élevé qui surveillait les travaux de la compagnie, nous disons qu'en donnant à M. McAvity $5,000 comme traitement, c'était simplement une façon de voler indirectement le trésor de la province. Ce traitement de $5,000 par an équivalait au montant reçu par le directeur expérimenté de l'Intercolonial en 1904, et à $1,000 de moins qu'il ne reçoit actuellement et cette somme aurait pu assurer à la compagnie les services exclusifs d'un expert dans les questions de chemins de fer et d'un homme capable en affaires. M. McAvity n'appartenait pas au monde des chemins de fer et pendant toute la période que dura sa présidence il s'est occupé de ses affaires personnelles.

De tous ces faits, et de la façon avec laquelle M. McAvity a rendu son témoignage, nous croyons que le paiement fait le 22 novembre 1905 ,et qui est indiqué dans son livre de caisse comme étant son traitment de président au 1er juillet 1905, était destiné à payer son traitement pour la première année. Il devait recevoir $2,500 par an, le fait est constaté dans plus d'une déclaration des auditeurs.

Par conséquent nous croyons que la New Brunswick Coal and Railway Company ou ses ayants droits en ce moment où pour la première fois le compte complet de M. McAvity a été produit, ont un droit de recouvrer de lui les deux premiers montants mentionnés dans le relevé de compte ci-dessus, c'est-à-dire $4,880.19. Pendant la période que M. McAvity a été président et commissaire, sa maison a reçu des sommes importantes presque mensuellement pour des marchandises et des matériaux fournis au chemin de fer à des prix qui paraissent avoir été fixés par lui.

L'option donnée par Evan et Elkins à la Coal and Railway Company était simplement pour acheter le Central Railway pour la somme fixe de $180,000 sans autres conditions spéciales fixées dans le contrat.

Page 49:

Le 31 octobre 1901, le premier paiement relatif à cette option a été fait par la New Brunswick Coal and Railway Company, mais il n'était que de $12,500 au lieu de $15,000, le montant du premier versement. A différentes époques, par la suite, des paiements ont été faits, par Evans et Elkins, formant en tout avec le premier versement une somme de $83,519.06. Le contrat d'achat n'a jamais été exécuté, mais dans l'été de 1903, un arrangement est intervenu entre la compagnie et MM. Evans et Elkins par lequel Evans et Elkins se retiraient du contrat de vente—la compagnie devant terminer leur option avec Clark et Cie et Drexel et Cie, et payer à ces maisons le montant de $55,800 comme balance due sur l'option et pour le prêt de $5,000 avec les intérêts, la compagnie devant aussi payer une somme de $1,089.97, due à l'Intercolonial. L'arrangement conclu entre la compagnie et Evans et Elkins, pour permettre à ces dernier de se retirer, et qui était verbal, a été négocié au nom de la compagnie par M. Allen, M, A. I. Trueman, et M. Pugsley et d'après cet arrangement, Evans et Elkins consentaient à renoncer au paiement du solde de $39,590.97 auquel ils avaient droit d'après le contrat de vente.

Le document suivant est un relevé montrant les sommes payées à Evans et Elkins et le montant qu'ils abandonnaient.

Montant total dû d'après l'option par la N. B. Coal and Railway Co..		$180,000 00
Paiements du 31 oct. 1901 à juin 1904..	$ 74,769 06	
Payé à Clarke et Cie à notre compte..	55,800 00	
Balance payée à l'Intercolonial..	1,089 97	
	$131,659 03	
Paiement postérieur, protêt sur la transaction..	3,750 00	
Paiement postérieur, protêt sur la transaction..	5,000 00	
		140,409 03
Reste dû à payer par la compagnie de ch. de fer sur l'option..		$39,590 97

En parlant d'Evans: à la page 51:

Il jura que la somme ci-dessus de $140,409.03 était tout ce qu'il avait reçu d'après son contrat avec la New Brunswick Coal and Railway Company qui devait lui payer $180,000. Il ne pouvait pas dire et il ne voulait même pas essayer de supposer ce qu'il était advenu de la différence s'élevant en chiffres ronds à $39,000. Il avait fait plusieurs tentatives sérieuses pour obtenir cette différence qui lui était due, croyait-il, mais on lui avait répondu qu'il ne présentait pas un titre complet, etc., et ayant été fatigué de ces demandes, il avait accepté le dernier paiement pour solde de tout compte.

Il a été déclaré à la Chambre d'assemblée que la somme entière de $180,000 avait été payée pour le chemin de fer central.

Cette déclaration a été faite avec la pleine connaissance que, de cette somme de $180,000, à peu près $39,000 n'avaient pas été payés et ne devaient pas l'être. On savait, en outre, que M. Sharpe avait préparé par ordre un état établissant que la somme complète de $180,000 avait été payée, et le ministère a laissé consigner dans les archives à Fredericton cet état, sans correction. Dans un décret en conseil en date du 12 juillet 1904, préparé à ce que nous croyons par l'honorable M. Pugsley, il est déclaré que cette somme de $180,000 a été payée pour le chemin de fer de Norton à Chipman. Ces déclarations ont été faites bien que M. Pugsley eût pris part avec M. Evans aux négociations qui ont abouti à l'abandon de cette somme d'à peu près $39,000 et nous ne concevons pas comment un tel fait a pu être oublié par M. Pugsley.

Page 57:

Depuis 1901, date à laquelle la compagnie New Brunswick Coal and Railway fut constituée en corporation, jusqu'à 1904, nombre d'actes furent votés relativement à cette compagnie et au chemin allant de Chipman vers Fredericton, tous à l'effet de modier, abroger ou rescinder les garanties de l'intérêt public maintenues jusque là, et ouvrant de nouvelles avenues pour l'exploitation de la caisse publique.

Si les mesures législatives et les décrets en conseil édictés depuis 1901, avaient eu pour objet d'avancer des intérêts particuliers, ils n'auraient pu être plus ingénieusement conçus.

Page 58:

En 1893 et 1897, il fut passé de nouvelles mesures législatives; mais en somme elles n'avaient rapport qu'à la prolongation de la période fixée pour l'exécution des travaux sur la ligne de Chipman à Gibson. En 1901, on voit apparaître le premier texte avant-coureur de beaucoup d'autres qui, d'année en année, de statut en statut, de décret en décret, devraient se succéder abrogeant les unes après les autres les mesures antérieures édictées pour la protection de l'intérêt public, si bien qu'un jour il ne resta plus rien et que ce chemin de fer fut mis à la charge de la province à la suite d'une dépense de fonds publics et de la prise d'engagements représentant une somme totale d'a peu près un million et quart, la province à elle seule contribuant plus d'un million sous forme d'argent déboursé et d'engagements pris.

Page 61:

A cette même session de 1901 de la législature la compagnie New-Brunswick Coal and Railway fut constituée en corporation. Cette compagnie fut autorisée à se livrer à l'extraction de la houille, etc. Son fonds social autorisé, qu'il lui était permis d'accroître, devait être de $100,000. Voici une innovation dangereuse, car à l'encontre de la pratique ordinaire dans les actes de cette nature, il n'est indiqué aucun chiffre d'actions à souscrire ni aucun chiffre de versement déterminé; aussi, n'avait-on pas un seul sou de capital pour commencer, et les membres de la compagnie n'étaient pas responsables probablement de plus de $100 chacun, et même cette mesure restreinte de responsabilité éventuelle fut annulée entièrement plus tard par des règlements, en ce qui regarde le chiffre des actions réellement souscrites.

Nous avons dit que, sauf une exception, toutes les garanties édictées par le chapitre 12 de la loi de 1901 en vue de rendre le projet acceptable, avaient été mises de côté. La plupart de ces garanties furent modifiées ou abrogées par la législation subséquente; mais, sans la moindre autorité législative, on ne tint aucun compte des dispositions les plus essentielles, ou on les éluda par le moyen de décrets en conseil, dont quelques-uns n'avaient apparemment aucune justification possible. En voici un exemple: Le 2 juillet 1901, le secrétaire de la province fait un rapport au conseil dans lequel il se déclare persuadé que la compagnie New-Brunswick Coal and Railway a en main des capitaux suffisants pour assurer la construction du chemin de fer de Chipman à Gibson, et que la compagnie a démontré d'une manière suffisante qu'elle était à même de parfaire cette entreprise. Il ajoute qu'après avoir fait un examen minutieux de l'étendue et du développement des gites carbonifères, il lui paraît établi par les rapports auxquels il réfère qu'on sera à même d'extraire dans d'assez bonnes conditions au moins 150,000 tonnes de houille par année, et qu'on peut compter sur l'extraction de cette quantité de charbon annuellement durant la période entière des 50 ans. Il ajoute encore: qu'il lui paraît bien établi que l'extraction de la houille au taux indiqué et les débouchés pour cette houille sont de nature à répondre

et au delà aux exigences de l'article 16 dudit acte. Non seulement la suite des événements a-t-elle démontré l'absurdité d'un tel rapport, mais nous ne pouvons croire qu'à la date de sa rédaction, le secrétaire de la province ou ses collègues qui l'ont accepté eussent de bonnes raisons de faire pareilles allégations. En somme, ce rapport est le signal de l'adoption de mesures dont l'effet a été de faire disparaître les sauvegardes dont on avait entouré la garantie des obligations de la compagnie par la province. Ce rapport, d'après le témoignage de M. Tweedie a été préparé par M. Pugsley, et sa rédaction est très semblable à celle de la plupart des documents publics qui ont été préparés subséquemment par rapport à cette entreprise.

Pour résumer en peu de mots toute cette affaire:

Nous avons compulsé des accumulations de comptes les plus divers, nous avons apprécié avec soin toute la preuve fournie, nous avons étudié tous les documents, décrets en conseil, etc. Après avoir ainsi patiemment travaillé en vue de dégager, autant que possible, les véritables circonstances de l'affaire, nous signalons un certain nombre de traits saillants caractérisant les opérations et nous les signalons particulièrement à l'attention.

En premier lieu, il est clair que l'entreprise a eu pour principaux promoteurs deux membres du ministère dont l'un a exercé une influence prépondérante qui s'accuse nettement du commencement à la fin. Il est vrai qu'une compagnie a été constituée sans aucun capital, que cette compagnie n'a existé que de nom et que ces actionnaires n'ont jamais cherché à diriger ses opérations. N'ayant rien à gagner ni rien à perdre, ils ont laissé la direction des affaires aux administrateurs d'office, puisque le gouvernement fournissait tous les fonds. La compagnie n'a jamais exercé les fonctions généralement exercées par une compagnie constituée ;elle n'était au fond qu'un département désorganisé de l'administration provinciale, quel que fût le caractère qu'on prétendit lui donner en théorie. La pratique de faire subventionner par les pouvoirs publics une compagnie dont les actionnaires n'engagent pas un seul dollar de leur propre fortune, est mauvaise, pour dire le moins.

En second lieu, ostensiblement, les promoteurs avaient pour objectif, comme il a été dit, l'exploitation des charbonnages du comté de Queen. Des particuliers considérés et solvables de diverses parties de la province, consentirent à se laisser nommer directeurs; et comme...

Voici où se produit l'erreur consistant dans l'addition d'un zéro à deux reprises.

L'hon. M. PUGSLEY: Lisez le document tel qu'il est.

M. CROTHERS: (lisant)

... sur un total de $500,000 de capital autorisé, il devait en être distribué $430,000, comme parts de fondateurs, nous en concluons que les intéressés se flattaient d'encaisser un jour de gros bénéfices, tout en étant absolument garantis contre toute perte.

En troisième lieu, comme il a été indiqué dans les premières pages du rapport, l'exploitation des charbonnages, ne donna pas les résultats qu'on en attendait. On jugea même inopportun d'en tenter l'exploitation en grand. Ainsi, dès le début, les visions de gros bénéfices qu'on avait eues s'évanouirent, et on fut même invité à renoncer à la dépense des $250,000 qui avaient été destinés à l'exploitation des charbonnages. Il semblerait, toutefois, que la perspective de dépenser de fortes sommes sous le couvert de la compagnie fut trop séduisante pour qu'on put y résister; aussi, un nom d'emprunt fut-il adopté, et la compagnie New Brunswick Coal and Railway fut maintenue en existence. Certes, il aurait été beaucoup plus dans l'intérêt de la province de faire dépenser ces sommes par le Gouvernement, à charge d'en rendre compte tous les ans dans les documents officiels.

En quatrième lieu, il semble clair, en outre, pour vos commissaires que les administrateurs de la compagnie ne se sont jamais proposés de tenir de livre de compte pour le bénéfice du public, car il n'y a jamais eu d'organisation complète de la compagnie; celle-ci n'a jamais eu de bureaux spéciaux qui l'auraient mis à même de mettre de la méthode et de la suite dans ses opérations. Le mauvais emploi que l'on faisait des deniers, le chiffre exorbitant des dépenses, particulièrement au début, les obligeaient, pour empêcher la vérité de se faire jour, à se dispenser de tout système régulier de comptabilité. On prétend que la Compagnie Barnes Construction tenait des livres, qui n'ont pu être produits; mais nous ne sommes aucunement convaincus qu'ils n'aient pas été détruits ou qu'ils n'aient pas été recélés à dessein. D'après la preuve que nous avons en main et une étude attentive des comptes de banque et autres moyens qui nous permettent de nous rendre compte de l'emploi des fonds, nous n'hésitons pas à déclarer que, notamment en 1902, les sommes dépensées et les engagements contractés ont dépassé de beaucoup le chiffre des dépenses légitimement faites; nous croyons que la différence a été détournée de son emploi légitime, car autrement on aurait eu assez d'argent pour solder les comptes courants, ce qui aurait laissé le Gouvernement avec un bilan en équilibre lors de sa prise de possession de chemin en 1905.

En cinquième lieu, dans le cours ordinaire des affaires les intérêts de la compagnie et ceux de la province dont elle tirait toutes ses ressources, étaient dans la pratique opposés les uns aux autres. Nous croyons donc qu'il aurait mieux valu que le secrétaire de la province et le procureur général ne fissent pas partie de la compagnie. Alors, en leur qualité de ministres, ils auraient été en mesure d'exiger le maintien des garanties établies pour la protection du trésor public; il s'est trouvé que par suite de leur situation de ministres faisant partie de la compagnie, leur influence y a été prépondérante, puisqu'ils représentaient tout le capital engagé. D'autre part, leur présence à la Chambre d'assemblée, jointe à leur connaissance des affaires de la compagnie qu'ils dirigeaient, les mettait à même de présenter les choses sous le jour voulu pour dissiper les soupçons de la législature et cacher au pays le véritable état des choses.

Finalement, nous croyons que les directeurs de la compagnie, surtout les directeurs d'office, doivent à la province une reddition de compte. Ils devraient être appelés à sou-

mettre un état indiquant l'emploi qui a été fait de la somme de $958,799.75, ou du moins de la partie qui en a été fournie par la province. Quant aux mesures qu'il faudrait prendre pour atteindre ce but, nous ne croyons pas être appelés à les indiquer.

Même en conidérant ces opérations sous le jour le plus favorable, nous jugeons que la somme de $134,035.35, indiquée dans notre récapitulation, à la suite de l'état "C" des montants dont il n'a pas été rendu compte, a été illégalement affectée et détournée de son objet propre et légitime.

Considérant que tout était laissé à l'aventure, que la manipulation de près d'un million de dollars s'est faite sans surveillance spéciale, et sans même qu'on eut aucune raison de prévoir que personne serait jamais appelé à en rendre compte, que les politiciens intéressés avaient sans cesse sur leur chemin une tentation des plus séduisantes, il n'est pas très difficile de comprendre comment une somme supérieure à $134,035.35 a pu très bien être détournée de sa fin légitime. Nous n'avons pas le moindre doute que la somme de $39,000 dont l'option d'Evans et Elkins a été réduite forme partie du déficit total.

Quels sont ceux qui personnellement ont touché cet argent, nous ne saurions le dire. Le défaut de livres, comme nous l'avons montré, par les exemples donnés dans une partie précédente de notre rapport, le décès préalablement à l'inauguration de cette enquête du secrétaire, M. George W. Allen, et d'un de ses directeurs, ou de son avocat, M. A. E. Trueman, nous ont rendu beaucoup plus difficile la découverte de renseignements précis à cet acteurs dans ce drame n'ont pas, au cours de égard. Au reste, plusieurs des principaux leur témoignage, fait connaître nettement le rôle qu'ils avaient joué dans les opérations auxquelles leurs noms se trouvent mêlés dans les documents. Un cas remarquable, c'est celui de M. C. N. Skinner, qui a paru avoir perdu à peu près complètement la mémoire de ses actions et des mobiles qui les avaient inspirées. Même le chiffre de la rémunération qui lui avait été attribuée n'avaient pas laissé de trace dans sa mémoire. Nous ne pouvons nous défendre de croire que si M. Skinner s'était senti une responsabilité personnelle plus grande des fonctions qu'il remplissait, et avait eu une plus haute idée de l'importance de celles dont nous étions revêtus, sa mémoire en aurait été grandement avivée.

Des témoins importants, avec une monotonie désespérante, nous renvoyaient aux deux fonctionnaires décédés de la compagnie, M. G. W. Allen et M. A. I. Trueman, toutes les fois qu'il s'agissait de débrouiller un point obscur quant à l'emploi des fonds.

Nous avons été péniblement convaincus, après avoir examiné la preuve et les documents qui nous ont été soumis, que, dans la dépense des fonds publics affectés à cette entreprise, tous ceux qui étaient chargés d'un devoir public à ce sujet ont fait preuve d'une négligence coupable dans l'exécution de ce devoir. Le degré de culpabilité de chaque individu n'a peut-être pas été le même dans chaque cas. Les uns ont été coupables de négligence en acceptant des postes de confiance, en ne se rendant pas compte de ce qui se passait, et en permettant à d'autres, sans contrôler leurs actes, de se charger seuls de l'accomplissement de devoirs dont ils avaient eux-mêmes assumé la responsabilité. Ils ont prêté leurs noms et ont permis à l'influence morale de leur haute position dans la société d'assurer la province que l'on aurait recours à des procédés légitimes. Le secrétaire provincial et le procureur général, directeurs *ex-officio* spécialemeent nommés par la législature pour surveiller les agissements de la compagnie dans l'intérêt de la province, se sont, par leur conduite, à notre sens, rendus passibles de la censure la plus sévère. Il est vrai que le secrétaire provincial n'était pas satisfait de la manière dont les affaires étaient conduites, car nous constatons que, plus d'une fois, par lettre ou autrement, il a soulevé des objections—mais il semblerait qu'il ait aidé à mettre en jeu des forces qu'il ne pouvait réprimer, s'il eut désiré le faire, et en temps et lieu les obligations ont été garanties et l'argent a été dépensé dans les conditions relatées dans ce rapport.

En résumé, d'après la preuve donnée sous serment devant ce tribunal—le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) ayant comparu devant les commissaires, et des avocats ayant été présents afin d'agir pour et contre lui—ce rapport constate ce qui suit:

1. Qu'il a été nommé ex-officio l'un des directeurs de la New Brunswick Coal and Ry. Co. spécialement pour protéger les intérêts du peuple et qu'il était de fait le gérant général des affaires de cette compagnie.

2. Que, tandis qu'il occupait ce poste de confiance, tandis qu'il était chargé de l'exécution d'un devoir public, en ce qui concerne la dépense des fonds publics fournis par le peuple du Nouveau-Brunswick pour une entreprise publique, il a fait preuve d'une négligence coupable et s'est exposé à la censure la plus sévère.

3. Que, bien qu'il exerçât une influence prépondérante dans la New Brunswick Coal and Ry. Co., cette compagnie n'a jamais exercé les fonctions ordinairement exercées par une compagnie légalement constituée et n'était, de fait, qu'un département désorganisé du Gouvernement.

4. Qu'afin de cacher la vérité, il n'a adopté aucun système de comptabilité pour l'information du public.

5. Que, comme membre de l'assemblée législative et procureur général de la province, il a fait des déclarations inexactes à la législature afin de détourner les soupçons et de dissimuler à la province le véritable état des affaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami voudra-t-il me pardonner? Aura-t-il la bonté de me dire dans quelle partie du rapport il est dit que des renseignements inexacts ont été donnés à la législature?

M. CROTHERS: J'ai dit "déclarations inexactes".

L'hon. M. PUGSLEY: Je nie que des déclarations inexactes aient eté faites ou que des renseignements inexacts aient été donnés à la législature. Je nie même que le rapport dise cela.

M. CROTHERS: Je ne crois pas avoir tout à fait compris l'honorable ministre. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Alors, je puis parler de nouveau. . .

M. CROTHERS: Un instant seulement. Si je comprends bien, le ministre (M. Pugsley) conteste le paragraphe que je viens de lire, savoir que le rapport dit qu'il a fait des déclarations inexactes à l'Assemblée Législative. Ce que j'ai dit c'est: "Que comme membre de l'assemblée législative et procureur-général de la province il a fait des déclarations inexactes à la législature."

L'hon. M. PUGSLEY: La raison pour laquelle j'ai interrompu l'honorable député c'est que ce rapport, si étrange qu'il soit sous plus d'un aspect, ne dit pas que nous ayons présenté de fausses déclarations à la législature. Il dit que nous avions le pouvoir de le faire, mais il ne dit pas que nous l'ayons fait, et je défie mon honorable ami de citer un seul cas où une déclaration erronée ait été faite à la législature

M. CROTHERS: Tout ce que je puis faire c'est d'indiquer dans la rapport des déclarations justifiant ce que j'ai dit, mais je puis indiquer dans le "Hansard" du Nouveau-Brunswick des déclarations, faites en deux occasions par le ministre en réponse à des interpellations à l'effet que $180,000 avaient été payés pour le chemin de fer Central.

6. Qu'un rapport préparé par lui et adressé au Lieutenant-gouverneur en conseil le 2 juillet 1901. était absurde et non justifié par des raisons probantes.

7. Que, comme directeur nommé dans ces conditions, il est responsable à la province à laquelle il doit rendre compte des $958,799.77 fournis par elle.

8. Qu'en déclarant à la législature en plus d'une occasion que $180,000 avait été payés pour le chemin de fer Central, il a déclaré ce qu'il savait être faux, vu qu'il avait dirigé les négociations qui avaient eu pour résultat la déduction de $39,000 sur cette somme.

9. Qu'il a mêlé ses affaires privées avec celles de la compagnie et du public de telle façon que de forts montants reçus par lui ne sont pas représentés d'une manière saisfaisante.

10. Que, bien qu'il ait déclaré devant la cour, relativement aux salaires des directeurs, que ceux-ci ont reçu quelque chose et que lui-même n'a pas reçu beaucoup, il a en réalité, reçu $5,000 à titre de salaire ce que, cependant, il n'a pas pu expliquer.

11. Qu'il a été complice du mauvais emploi de $134,035.35 et que la réduction de $39,000 forme partie de ce montant.

12. Qu'il a autorisé l'émission illégale de $25,000 d'obligations de subvention, et participé à cette émission dont une partie a été employée à payer des commandes faites par lui-même avant qu'il fût devenu membre du Gouvernement.

13. Qu'il a pris part à l'émission illégale d'obligations provinciales au sujet du chemin de fer Chipman-Gibson.

14. Qu'il a autorisé un prêt illégal de $50,000 à la compagnie et participé à ce prêt.

15. En violation de l'acte de 1902, il n'a retenu aucune des $250,000 d'obligations pour acquérir l'outillage de mine dont le coût était estimé à $50,000, et n'en a pas retenu comme garantie pour les $40,000 de rails avancés par le chemin de fer intercolonial.

On a attiré mon attention sur la page 51 du rapport, dont j'ai lu une partie mais que je puis relire à cause de la déclaration de l'honorable ministre:

On a déclaré à la Chambre d'assemblée que les $180,000 avaient été payés en entier pour le chemin de fer central. Cette déclaration a été faite en pleine connaissance du fait qu'environ $39,000 sur les $180,000 n'avaient pas été payés et ne devaient pas être payés. On savait d'ailleurs que M. Sharpe avait préparé, par ordre, une déclaration à l'effet que le plein montant des $180,000 avaient été payés, et le Gouvernement a permis que cette déclaration fût mise au dossier, à Fredericton, sans être corrigée.

Cela corrobore pleinement ce que j'ai déclaré. Or, dans ce rapport, nous avons la décision d'un tribunal judiciaire composé de trois hommes des plus distingués dans leur province natale, d'hommes qui jouissent au plus haut degré de l'estime et de la confiance de leurs concitoyens, l'un d'eux étant un juge distingué de la cour suprême, éminent par sa science, son intégrité et sa loyauté absolue, d'un tribunal constitué en cour de justice par un acte de la législature du Nouveau-Brunswick, investi de tous les pouvoirs, privilèges, dignité et solennité des cours supérieures du pays. Jugement ayant été rendu contre l'honorable ministre des Travaux publics, sur tous les chefs qui précèdent, de sérieuses imputations ont ainsi été dirigées contre les aptitudes administratives et l'intégrité d'un ministre de la couronne chargé de la plus haute responsabilité, et c'est avec raison que nous croyons devoir insister auprès du Gouvernement pour qu'il prenne des mesures à ce sujet afin que l'intérêt public puisse être sauvegardé, et que l'honneur et la dignité de cette Chambre puissent être maintenus. Le nom de cette Chambre est compromis par ce rapport et ces décisions.

Comme membre de cette Chambre, je manquerais au respect que je me dois à moi-même, si je n'avais pas le courage en présence de ce rapport, de faire tout en mon pouvoir pour faire disparaître le stigmate qui en résulte pour cette Chambre et pour le peuple du Canada. Il doit être du

devoir du Parlement de sortir de la position fausse dans laquelle il se trouve par le fait qu'un ministre de la couronne continue à faire partie du Gouvernement après que des imputations aussi sérieuses ont été portées contre lui. Y a-t-il un seul membre de cette Chambre qui consente à ce que l'opprobre qui résulte pour elle des décisions de ce tribunal se perpétue sans que des mesures soient prises pour y porter remède? S'il y en a, j'ose croire qu'ils ne recevront pas l'approbation des gens les mieux pensants du pays.

A ce sujet, j'ai une autre question à soumettre à la Chambre. J'ai ici le "Hansard" de la législature du Nouveau-Brunswick pour 1908.

Je constate qu'une certaine réponse a été produite à la législature du Nouveau-Brunswick, à des questions posées au Gouvernement, réponse qui démontre que, tandis que le ministre des Travaux publics était procureur général de la province du Nouveau-Brunswick, de 1901 à 1907 inclusivement, il fut retiré de fortes sommes du trésor public, sommes qu'il n'avait pas le droit de retirer.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande à mon honorable ami de retirer cette assertion, qui est absolument fausse. Je n'ai jamais retiré du trésor du Nouveau-Brunswick un seul sou qui ne m'était pas dû, pas un seul sou, et en conséquence, je demande à mon honorable ami de retirer cette assertion.

M. CROTHERS: Je me borne à citer ce que je trouve dans le rapport.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais mon honorable ami ne peut faire cela. Ce n'est que devant la Chambre. L'honorable député ne peut lui-même faire une fausse déclaration, et l'on ne saurait lui permettre de lire une fausse déclaration qui peut avoir été faite par M. Hazen ou par d'autres.

M. l'ORATEUR: La coutume suivie à la Chambre veut que l'on accepte la parole d'un honorable député.

M. CROTHERS: J'avais compris que l'honorable ministre était désireux d'entendre tout ce que nous aurions à dire contre lui.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, une seule chose à la fois. Nous sommes à examiner le rapport de la commission du chemin de fer Central. Je suis prêt à le discuter maintenant, ou en toute occasion convenable, je suis prêt à discuter toute autre accusation ou toute autre insinuation qui pourraient être faites contre moi.

M. CROTHERS: L'honorable député a, selon toute probabilité, vu la motion que je me propose de lire à la fin de mes remarques et cette motion indique suffisamment le sujet particulier que je vais traiter maintenant

L'hon. M. PUGSLEY: Retirez l'expression.

M. CROTHERS: Le ministre a dit qu'il voulait une enquête complète.

M. l'ORATEUR: En attendant, si on ne doit pas accepter la parole d'un membre de cette Chambre, je ne sais pas où cela nous conduira. C'est la règle d'accepter la parole d'un député.

Plusieurs DEPUTES: Rétractez-vous.

M. CROTHERS: Je suppose, monsieur l'Orateur . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Rétractez.

M. CROTHERS: Je désire certainement me conformer à la décision de l'Orateur . . .

M. R. L. BORDEN: Puisque mon honorable ami base sa motion sur cette déclaration il a le droit de commenter les allégations de sa motion. Cette motion dont une copie a été envoyée à l'honorable premier ministre fait allusion aux rapports officiels de la législature du Nouveau-Brunswick de 1908 et la prétention est que ces rapports ainsi que celui de la commission royale du chemin de fer Central, contiennent des allégations concernant les comptes publics et la conduite de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Pugsley). Dans ces circonstances, s'il faut retirer tout ce qui se rapporte à l'affaire, sur la simple dénégation du ministre des Travaux publics, toute discussion devient impossible; par conséquent, il est évident que les règlements de la Chambre ne peuvent pas avoir cette portée.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'expression était parlementaire, je dirais qu'on a voulu tromper la Chambre si l'intention était . . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

L'hon. M. PUGSLEY: Je répète qu'il y aurait une tentative de tromper la Chambre . . .

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

L'hon. M. PUGSLEY: En quoi ai-je enfreint le règlement?

L'hon. M. FOSTER: En disant qu'une tentative a été faite pour tromper la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Non.

L'hon. M. FOSTER: Oui. L'honorable député qui vient de parler (M. Crothers) est le seul qui ait pris la parole et le seul qui ait fait ces allégations. La remarque du ministre ne peut vouloir dire qu'une chose, savoir que mon honorable ami (M. Crothers) a voulu tromper la Chambre.

M. CALVERT: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: Je disais que cela constituerait une tentative pour tromper la Chambre, si l'on cherchait à présent, au

moyen de cette motion, introduire dans le débat une question tout à fait étrangère à celle du chemin de fer Central, une question dont je n'ai été aucunement prévenu, et que je ne m'attendais pas à voir mêlée à cette motion. Je demande à l'honorable député si jusqu'à ce moment, la Chambre pouvait s'attendre à discuter autre chose que l'affaire du chemin de fer Central. Soyons justes et permettez-moi de vous demander, monsieur l'Orateur, si lorsque nous consentons à mettre le règlement de côté. . .

M. R. L. BORDEN: Mon honorable ami n'a pas besoin de continuer s'il prétend qu'il est pris par surprise.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai jamais supposé une pareille chose.

M. R. L. BORDEN: Nous la discuterons un autre jour, et nous n'en parlerons pas aujourd'hui. Nous profiterons d'une autre occasion.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien. Elle a été discutée plus d'une fois devant les électeurs du Nouveau-Brunswick, et ils ont rendu leur verdict.

M. R. L. BORDEN: Si nous ne devons pas la discuter aujourd'hui il vaut mieux n'en pas parler. Je viens de dire à l'honorable ministre que s'il se prétend pris par surprise, nous n'en parlerons pas, mais s'il entreprend de la discuter, nous sommes prêts.

M. CROTHERS : Je partage l'avis de l'honorable chef de l'opposition, et je laisse de côté cette partie de l'accusation. Comme je l'ai déjà dit, nous ne voulons pas être injustes envers le ministre des Travaux publics et s'il se dit pris par surprise, pas un membre de l'opposition n'insistera pour que cette question soit discutée aujourd'hui. Nous sommes tous intéressés à ce que la plus entière justice soit rendue à chaque membre de cette Chambre et je ferai tout en mon pouvoir pour qu'il en soit toujours ainsi, car je désire rendre justice aux autres, comme je veux qu'elle me soit rendue à moi-même.

Vu que la position de l'honorable M. L. J. Tweedie, lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick diffère matériellement de celle du ministre des Travaux publics dans les opérations dont parle le rapport sur l'affaire du chemin de fer central, je n'ai pas mentionné son nom dans la motion que j'ai l'intention de proposer, car, à mon avis, son cas devrait faire l'objet d'une motion distincte qui devra être présentée plus tard.

La motion que je veux proposer est ainsi conçue:

Que tous les mots de la motion principale soient supprimés et remplacés par les suivants: La Chambre, considérant que le verdict unanime de la commission composée de l'honorable juge Landry et de messieurs F. Macdougall et A. I. Teed, nommés par le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick, en vertu d'un décret du conseil daté le 5 juin 1908, met au jour des matières sérieuses touchant les actes publics et la conduite de l'honorable William Pugsley, antérieurement l'un des membres de l'exécutif de ladite province et maintenant ministre des Travaux publics;

Que ceux qui occupent des fonctions d'Etat élevées, à titre d'aviseurs constitutionnels de Son Excellence ne devraient encourir aucun juste reproche, ni tomber sous le coup d'aucun soupçon apparemment fondé, touchant leur caractère public et leur réputation.

Déclare que, à cet égard, en ce qu'il attaque les actes publics ou la conduite dudit honorable William Pugsley, mérite la sérieuse considération de la députation, et exige telle mesure ou décision qui peut être nécessaire pour la revendication de principes élevés et convenables dans l'exercice d'une fonction publique.

M. R. L. BORDEN: Monsieur l'Orateur, avant que vous donniez lecture de cette motion à la Chambre, permettez-moi de dire que cette motion contient certaines expressions destinées à saisir la Chambre d'une question qu'il a été convenu d'abandonner et qu'il vaudrait mieux la modifier en retranchant les mots:

Et les rapports officiels des délibérations de la législature de ladite province durant la session de 1908.

Ces mots avaient trait à une question que, à la demande de l'honorable ministre des Travaux publics, nous avons décidé de ne pas discuter aujourd'hui. L'honorable premier ministre consent-il à cet amendement?

Sir WILFRID LAURIER: Que l'honorable chef de l'opposition fasse comme il l'entendra.

M. R. L. BORDEN: Je ne tiens pas à ce que l'affaire soit mentionnée dans la motion, si elle ne doit pas être discutée.

M. l'ORATEUR donne lecture de la motion avec l'omission demandée.

L'hon. WM PUGSLEY (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, tout en regrettant que ces questions relevant de la politique provinciale à laquelle j'ai été mêlé, il y a quelques années, accaparent à ce point l'attention de la Chambre des communes, personnellement, je suis content que l'honorable député (M. Crothers) ait déposé cette motion, parce que le rapport dont il parle a été répandu à profusion dans le pays et cette motion me fournit l'occasion d'en saisir à mon tour la Chambre et le pays.

J'espère qu'avant de reprendre mon siège, j'aurai réussi à démontrer que non seulement ce rapport ne devrait pas être accepté par ceux qui désirent que justice soit rendue, mais aussi qu'il appert, à sa face même, que c'est un rapport partial, qui ne mérite aucune créance.

Quant je vous aurai dit, monsieur l'Orateur, quand j'aurai dit à la Chambre que ces commissaires qui prétendent donner un état des intérêts payés par cette compagnie, depuis le commencement des opérations, en 1901, jusqu'à la fin des travaux de cette commission nommée par le Gouvernement précédent—le 31 mars 1908—n'incluent que deux chefs d'intérêts, l'un sur le coût de la nouvelle ligne durant sa construction, s'arrêtant au mois de janvier, 1904, et l'autre commençant le 1er juillet 1905 et finissant le 31 mars 1908,—quand je vous aurai dit, que ce sont les deux seuls chefs d'intérêt qu'ils allouent, et qui à eux seuls dépassent de plus de $5,000, tout l'intérêt qu'ils allouent; quand je vous aurai dit que ces commissaires ne tiennent aucun compte de l'intérêt sur toutes les dépenses faites entre le 1er janvier 1904 et le 1er juillet 1905 une période de dix-huit mois; quand je vous aurai dit, de plus, qu'ils laissent entièrement de côté, dans leurs calculs, tout l'intérêt sur les $180,000 qui ont été payés pour le chemin de fer Central, sur les $77,000 d'améliorations faites sur ce chemin, sur les déficits dans l'exploitation, pendant plusieurs années, et sur plusieurs autres sommes; quand je vous aurai dit qu'ils omettent tout cela, dans l'état qu'ils donnent des intérêts payés, j'espère que vous serez disposé à admettre avec moi, que ce rapport ne mérite pas d'être pris en considération par quiconque désire que justice soit rendue à un homme public.

Avant de passer à d'autres sujets, permettez-moi de bien établir ce point, car si je ne réussissais pas à prouver ce que je viens de dire, j'aurais fait une déclaration qui me perdrait de réputation auprès des membres de cette Chambre.

Tournons maintenant, et je demanderai à l'honorable député d'Elgin, de tourner, s'il veut être juste. . .

Un DEPUTE: Il est sorti.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me semble qu'il devrait être ici, pour entendre ce que j'ai à dire, car j'espère le convaincre lui-même que ce rapport, loin d'avoir été préparé par une commission honnête et impartiale, loin d'être un rapport judiciaire, a été préparé par un avocat préjugé qui a conseillé les commissaires et a contribué à la rédaction du rapport.

L'honorable député prétend que sur ce simple rapport, sans m'inquiéter de savoir s'il est appuyé sur quelque preuve et si les commissaires étaient justifiables de le faire, j'aurais dû remettre mon portefeuille de ministre des Travaux publics. Il a cité le cas de M. Fisher dans le parlement anglais qui a cru devoir remettre son portefeuille parce qu'une accusation avait été portée contre lui. Mais dans le cas en question, M. Fisher a dit: J'accepte le jugement du tribunal dans lequel j'ai confiance et, par conséquent, je remets mon portefeuille.

Mais, monsieur l'Orateur, dois-je accepter le jugement d'un tribunal partial, d'un tribunal nommé, non pour connaître la vérité, mais d'un tribunal institué pour découvrir quelque chose sur quoi on pourrait baser des accusations contre moi, pour se rendre au désir de ceux qui voulaient que ces poursuites fussent intentées et dont les erreurs typographiques, comme on l'a dit, sont devenues une véritable farce dans tout le pays.

Je suis prêt, dans cette Chambre ou ailleurs, à répondre à toute accusation portée contre moi et je crois qu'il aurait été plus constitutionnel, plus digne, plus juste, si l'honorable député d'Elgin qui a lu ce rapport et a cherché à me nuire aux yeux du public, avait lu, les dépositions pour savoir si elles contenaient quelque chose de nature à justifier ce rapport. Puis, après les avoir lues, s'il eût été convaincu de la vérité des accusations, ce qu'il aurait dû faire, aurait été de venir bravement devant la Chambre et m'accuser directement.

Mais ce n'est pas ce qu'il fait. Il se borne à donner lecture d'un rapport préparé en dehors de la juridiction de ce parlement et avant trait à des questions absolument étrangères à la politique fédérale. Il n'y a rien dans ce rapport contre mon honorabilité personnelle, il n'y a rien qui laisse entendre que je me sois approprié un seul dollar de cet argent. Cependant l'honorable député, armé de ce rapport, en extrait certains paragraphes où je suis accusé d'avoir négligé mes devoirs comme procureur-général de la province du Nouveau-Brunswick; il demande au Parlement d'intervenir et me somme de donner ma démission.

Je ne crains pas de rencontrer mes ennemis, et j'en ai quelques-uns, et de les combattre. Mais je n'ai pas du tout l'intention de me sauver lâchement et de leur laisser le champ libre. Depuis 24 ans, je les combats devant les électeurs de ma province natale, et chaque fois que je me suis adressé à ces électeurs, je ne l'ai pas fait en vain.

J'ai dit que ces commissaires avaient absolument omis les intérêts sur la somme totale des dettes de la compagnie pendant un an et demi. J'ai dit aussi qu'ils avaient omis l'intérêt sur toutes les sommes payées pour l'acquisition du chemin de fer Central, de même que sur les sommes dépensées pour améliorer et exploiter ce chemin, et je vais en donner la preuve. A la page 22 du rapport, parlant du coût de la construction d'un tronçon de quinze milles, entre Chipman et les dépôts houilliers de Minto, ainsi que des embranchements dans les différents dépôts houilliers, il est dit:

Dans l'item ci-dessus de $316,626.33 est inclue la somme de $26,800 pour le matériel roulant,

et nous avons inclu dans l'item " c " le chiffre des intérêts qu'il a fixé à $28,234.63.

Cela veut dire que c'est M. Shannon qui a fixé l'intérêt à ce chiffre. Puis à la page 23 il est dit:

M. LENNOX: Permettez, l'honorable ministre n'a pas fini la phrase et la finale est très importante.

L'hon. M. PUGSLEY: La fin de la phrase est celle-ci:

Sommes que M. Shannon avait omises dans son état des dépenses.

Ces mots n'ont aucune importance.

M. LENNOX: Je les crois très importants.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a parlé ainsi parce qu'il ne sait pas quelle portée ces mots peuvent avoir sur la discussion.

M. LENNOX: L'honorable ministre s'apercevra que j'en connais passablement long.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

L'hon. M. PUGSLEY: A la page 23, les commissaires disent:

Et chaque fois qu'il est démontré par la preuve que ces intérêts ont été payés, ils sont inclus dans l'état " C ". M. Pugsley dans son état des dépenses accepte aussi l'état de M. Shannon qui fixe l'intérêt durant la construction à la somme de $28,234.63.

Cet état avait été fait par M. Shannon, le comptable du département des Chemins de fer, parce que la compagnie prétendait que l'intérêt durant la construction de la nouvelle ligne devait être ajouté au capital, devait faire partie du coût de la construction et, que le département des Chemins de fer devait adopter cette manière de voir pour décider le chiffre de la subvention à accorder. Les commissaires disent qu'ils ont accepté ce chiffre de $28,234.63 comme représentant l'intérêt sur le coût de la construction de la nouvelle ligne et ils disent cela pour deux raisons. Ils prétendent que M. Sharpe, le comptable qui avait porté cet intérêt à $33,000 l'avait fixé trop haut, et ils acceptent l'état de M. Shannon, qui va jusqu'à la fin des travaux, le premier janvier 1904. Ils adoptent l'état de M. Shannon pour cette raison et aussi parce que . .

M. R. L. BORDEN: Je crois qu'il est dit dans le rapport que l'honorable ministre a lui-même accepté cet état.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. J'allais ajouter que l'autre raison que donnent les commissaires pour accepter cet état, c'est que M. Pugsley lui-même l'avait accepté à cette époque. Quand je l'ai accepté, c'est lorsque je m'efforçais de faire valoir la réclamation de la compagnie auprès du département des Chemins de fer, alléguant que M. Shannon lui-même avait constaté que l'intérêt sur le coût de la construction s'élevait à $28,234; je prétendais que cet intérêt ne pouvait pas être porté a un autre compte, qu'il n'était que juste d'ajouter au coût de la construction l'intérêt sur les sommes dépensées pendant la construction.

Nous avons donc pour point de départ cette somme acceptée par les commissaires et par M. Shannon, comme représentant l'intérêt sur le coût de la construction du tronçon de quinze milles et des embranchements, jusqu'au 1er janvier 1904, alors que le chemin était presque complété ou du moins, je crois, la ligne principale était entièrement terminée. Maintenant si l'on passe aux pages 79 et 80 du rapport, on voit que les commissaires donnent un état des sommes reçues et payées pour le chemin de fer et les embranchements, jusqu'au 1er juillet 1905. Permettez-moi de citer ce passage du rapport, pour qu'il n'y ait pas de malentendu:

Sommes reçues et payées relativement au chemin de fer et aux embranchements, depuis que la province les a pris à sa charge, le premier juillet 1905.

Intérêt sur les emprunts et les coupons, $68,770.65.

Maintenant si on additionne les $28,234 qui représentent l'intérêt sur le coût de la construction de la nouvelle ligne jusqu'au mois de janvier 1904, et les $68,770 qui représentent les intérêts payés subséquemment, jusqu'au 1er juillet 1905, on arrive au chiffre de $97,000 d'intérêt, et cependant à la page 76 du rapport les commissaires portent le total de l'intérêt, pendant toute cette période et sur toutes les dépenses de la compagnie, à la somme de $92,000, ce qui est de $5,000 inférieur au chiffre des deux seuls item que je viens de mentionner. Ceci est sans doute une autre erreur typographique.

Un peu plus loin dans le rapport, il est question de certaines sommes dues à la "People's Bank" à Fredericton, et le rapport constate que le 1er janvier, il était dû à la "People's Bank" du Nouveau-Brunswick, sur billet, une somme de $169,314.94. Et que l'intérêt, au 14 octobre 1905, portait cette somme à $176,611.53, soit une somme d'environ $7,000 d'intérêt qui a été payée à la "People's Bank" du Nouveau-Brunswick, après le premier janvier 1904. Cette somme est entièrement laissée de côté, à l'exception de l'intérêt entre le 1er juillet et le 1er octobre.

Il y a donc une somme de $316,000 pour l'acquisition du chemin de fer central et une autre de $180,000 dépensée pour le chemin de fer Central et une autre encore de $77,000 dépensée en améliorations; les commissaires admettent que ces sommes ont été dépensées, mais ils ne tiennent aucun compte de l'intérêt sur ces sommes considérables, pendant une période de dix-huit mois, bien

qu'ils admettent une partie de cette période, la compagnie payait l'intérêt au taux de six et demi et sept pour cent. En outre de cela, les commissaires laissent de côté, avant le 1er janvier 1904, tout l'intérêt sur sur le coût du chemin de fer central et des améliorations qui y avaient été faites.

Je démontrerai dans un instant que ces commissaires, dans leur désir de faire un rapport qui pût servir de base à une accusation contre moi ont, sciemment ou inconsciemment, omis de tenir compte d'intérêts représentant une somme d'environ $60,000. Je demande à l'honorable député d'Elgin (M. Crothers) coment il peut accepter un rapport de commissaires qui, voulant donner un état des sommes dépensées sur ce chemin, ne tiennent aucun compte des intérêts pendant de longues périodes et sur des sommes considérables.

Ces commissaires n'ont aucune excuse. Ils n'étaient pas tenus d'accepter l'état de M. Shannon, quant à l'intérêt sur le coût de la construction de la nouvelle ligne, jusqu'au premier janvier 1904; ils n'étaient pas tenus d'accepter mon propre état puisque le document cité par mon honorable ami (M. Crothers) les autorisait à faire comparaître devant eux toute personne qu'ils croyaient en état de leur fournir des renseignements. Ils étaient autorisés à se faire montrer les livres et les factures et à faire comparaître les gérants des différentes banques. Ils avaient été avertis que les emprunts de cette compagnie avaient été négociés à la "People's Bank" du Nouveau Brunswick, à la Banque de Montréal, Fredericton, par l'entremise de M. G. W. Allen, le secrétaire de la compagnie, à la banque "British North America" à Fredericton, par l'entremise de M. Allen; ils savaient qu'à ma demande la Banque du Nouveau-Brunswick, à Saint-Jean, avait ouvert un compte à la compagnie; ils avaient été négociés avec le "Canada Permanent Mortgage Company et qu'il y en avait d'autres à la Banque de la Nouvelle-Ecosse, à Saint-Jean.

Les commissaires avaient devant eux les noms de toutes ces banques et de la compagnie de prêt, de qui la compagnie avait obtenu de l'argent, à différentes reprises. Comme nous le savons tous quand un billet est escompté à une banque, s'il porte intérêt, le montant du billet, moins l'escompte, est déposé au crédit de la personne ou de la compagnie en faveur de qui le billet est fait.

Dans chaque cas, les comptes de ces banques démontreraient quel a été l'escompte pris de temps à autre sur ces effets de commerce et payé par la compagnie. Ces commissaires pouvaient donc apprendre des gérants et des comptables de ces différentes banques quel intérêt la compagnie a payé au cours de cette longue période de sept années qui s'étend de 1901 à 1908. Mais mon honorable ami, le représentant de Carleton (M. Carvell), qui assistait à l'enquête en qualité d'avocat, me dit qu'ils n'ont pas demandé une seule fois à ces institutions quel était l'intérêt que la compagnie avait payé de temps à autre pendant cette longue période d'années et que, du commencement à la fin de l'enquête, ils n'ont pas laissé entendre qu'ils désiraient obtenir de la compagnie des renseignements concernant l'intérêt. Ils m'ont laissé croire, ainsi qu'à mon honorable ami, j'imagine, qu'avant la fin de l'enquête, ils chargeraient un comptable d'examiner les livres des banques, de constater quel intérêt avait été payé et de faire une déclaration précise à cet égard, car je vous le demande, sans une déclaration précise, quelle est la valeur de ce rapport?

Lorsqu'ils disent qu'il y a un écart considérable entre les recettes et les dépenses, ils ne font qu'induire le public en erreur. Le moindre de leurs devoirs envers le public et envers ceux dont la réputation était mise en jeu jusqu'à un certain point par cette enquête, était de s'enquérir de l'intérêt payé, au lieu d'ajouter simplement ces deux sommes, l'une à une partie des dépenses jusqu'au 1er de janvier 1904, l'autre à une autre partie des dépenses jusqu'au 1er de juillet 1905, d'additionner le tout, de défalquer arbitrairement $5,000 et de représenter la différence comme le montant approximatif de l'intérêt que la compagnie avait payé pendant cette longue suite d'années.

M. LANCASTER : On me dit que le ministre était représenté par un avocat. Dans ce cas, pourquoi son avocat n'a-t-il fait cette preuve dont il se plaint d'avoir été privé?

L'hon. M. PUGSLEY : J'ai déjà expliqué pourquoi. Les commissaires ont sommé les employés des banques de comparaître avec les comptes. Deux ou trois semaines avant l'élection générale, ils avaient fait venir à la ville de Saint-Jean un comptable pour étudier ces questions, et il était légitime de notre part de supposer qu'ils s'efforceraient d'obtenir un état fidèle, au lieu de fixer arbitrairement l'intérêt à environ $60,000 de moins que le chiffre réel.

M. LANCASTER : Mais, la preuve n'ayant été faite . . . .

Quelques VOIX : Silence.

M. LANCASTER: Je demande au ministre la permission de lui poser une question. Je considère que les députés de la droite ne tiennent pas une conduite très convenable. Je ne poserai pas la question, si le ministre des Travaux publics s'y oppose.

L'hon. M. PUGSLEY : Si l'honorable député pose sa question, j'en serai bien aise.

M. LANCASTER : Dans se cas, je demande qu'on ne n'interrompe pas d'une façon aussi rude. Je désire savoir si, au cours de l'enquête, on ne s'est pas aperçu que cette preuve manquait? Dans l'affirmative, pourquoi l'avocat du ministre ne l'a-t-il pas fournie?

L'hon. M. PUGSLEY: On n'a jamais laissé entendre qu'elle manquait. Les commissaires ont toujours laissé croire à mon collègue de Carleton et à moi qu'ils faisaient calculer exactement l'intérêt, et j'ai été surpris et indigné lorsque, lisant le rapport, j'ai constaté qu'ils avaient simplement additionné l'intérêt accumulé pendant la construction de la nouvelle ligne jusqu'en janvier 1904, et l'intérêt accumulé pendant les 18 mois d'existence de la compagnie, sans faire entrer en ligne de compte $50,000 à $60,000 d'intérêt au sujet des quels ils étaient censés obtenir des renseignements auprès des banques—du moins, nous le supposions à bon droit.

Lorsque j'aurai appris à la Chambre qu'il y a $18,000 d'intérêt sur les frais de premier établissement du chemin de fer central, $77,000 et plus d'intérêt sur le coût des améliorations, environ $19,000 d'intérêt sur le découvert des frais d'exploitation, et un certain montant d'intérêt sur le coût d'une partie du matériel roulant, qui n'a pas été ajouté aux frais de premier établissement, et sur certaines dépenses préliminaires faites par la compagnie pour exploiter les charbonnages; et lorsque je lui aurai appris que, ainsi que les commissaires le disent eux-mêmes, il a nécessairement fallu en plusieurs cas payer l'intérêt aux banques au taux de 6½ à 7 p. 100, elle comprendra à quelle somme considérable l'intérêt a dû s'élever, et combien il était nécessaire que les commissaires fissent préparer un état fidèle de l'intérêt, s'ils désiraient connaître exactement le bilan des recettes et des dépenses.

Cette omission est la meilleure preuve d'une négligence grossière de leur part. Bien plus, c'est la preuve de l'acharnement qu'ils ont mis à me nuire et à nuire à d'autres membres du cabinet dans lequel j'étais solliciteur général. C'est la preuve qu'ils croyaient qu'en répandant parmi le public un rapport suffisamment pimenté, ils accompliraient la mission qui leur avait été confiée—qu'ils m'obligeraient à démissionner et à me disculper ensuite de mon mieux aux yeux de la nation. C'est la preuve que les commissaires n'ont pas eu cure de rendre justice ou de commettre une injustice grave; car, pour rendre justice, il était essentiel que leur rapport fût véridique et établît avec la plus grande certitude qu'elles avaient été les recettes et les dépenses de la compagnie.

Un autre fait démontrera que ces commissaires et leurs conseillers obéissaient à des motifs politiques. Voici: les rapports officiels de la province du Nouveau-Brunswick, entre autres, le rapport de l'auditeur général pour l'année 1908, établissant qu'au mois d'octobre dernier, à la veille de l'élection générale, ces commissaires ont retenu les services de M. Dunlop, comptable autorisé de la ville de Montréal, et ont fait venir celui-ci à Saint-Jean afin d'examiner ces comptes. Il leur prépara un état de comptes. Cet état fut livré au public par M. H. A. Powell, l'avocat et le conseiller des commissaires et du gouvernement du Nouveau-Brunswick, et il parut dans l'édition du 14 d'octobre, 1908, du "Daily Standard", journal conservateur de la ville de Saint-Jean.

Que faut-il penser de commissaires qui, se livrant à une enquête juridique, ainsi que l'a dit le représentant d'Elgin-ouest, et qui n'ayant pas encore achevé leur tâche, envoient chercher à Montréal, la veille d'une élection à laquelle j'étais candidat, un comptable qu'ils amènent à Saint-Jean, aux frais du gouvernement provincial, pour examiner ces comptes, et qui rendent public, par l'entremise de M. Powell, leur avocat, un prétendu état des recettes et des dépenses, agissant ainsi, je le répète, avant d'avoir terminé leurs travaux et présenté leur rapport dans l'unique dessein d'indisposer contre moi la population du Nouveau-Brunswick? Cet état est pire que celui que les commissaires ont présenté, car il accuse un déficit de $117,000 et que, de plus, M. Powell, d'après les journaux, aurait affirmé que M. Evans a déclaré qu'il lui manquait $47,000 pour effectuer les paiements. Les commissaires exposent aux citoyens du Nouveau-Brunswick qu'il y a un déficit de $164,000 dans le résultat des opérations du chemin de fer central et de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et, prétextant ce prétendu déficit, ils invitent la population de la province à nous blâmer, moi et mes collègues.

Voilà une preuve flagrante de parti-pris. Je voudrais savoir ce que les commissaires avaient à faire dans l'élection générale du 26 octobre, et pourquoi ils ont retenu les services d'un comptable pour propager cette opinion parmi la population du Nouveau-Brunswick en attendant que leur rapport fût achevé. Cependant, ils firent préparer et publier cet état le 14 octobre, douze jours avant la date de l'élection générale. Heureusement, j'ai pu prouver, par des faits des plus convaincants, que l'état que M. Dunlop avait fait publier dans le "Daily Standard" était complètement inexact. J'ai établi qu'on avait dû lui cacher des faits et des renseignements qui, s'ils lui avaient été communiqués, l'auraient obligé à soumettre un rapport différent. Après que j'eus fait ma déclaration et relevé les erreurs qui s'étaient glissées dans son rapport, on n'entendit guère parler de celui-ci pendant les derniers jours qui précédèrent l'élection générale.

M. D. CROCKET: Cet état a-t-il été préparé avant que le ministre eût rendu son témoignage à l'enquête?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, il a été publié le 14 d'octobre 1908, et l'élection générale a eu lieu le 26 du même mois. Il avait pour objet d'influencer le résultat de l'élection générale de 1908.

M. R. L. BORDEN: A quelle date le ministre a-t-il été interrogé?

L'hon. M. PUGSLEY: Entre Noël et le premier de l'an.

M. R. L. BORDEN: L'état a paru deux mois avant la déposition du ministre.

L'hon. M. PUGSLEY: En effet; mais douze jours seulement avant la date de l'élection générale, et il n'aurait pas convenu à ces commissaires impartiaux et désintéressés de ne le publier qu'au lendemain du scrutin. Cela n'eut pas servi l'un de leurs desseins qui a piteusement avorté.

M. R. L. BORDEN: Ayant reçu cet avertissement le 14 d'octobre et n'ayant été interrogé qu'à la fin de décembre, pourquoi le ministre n'a-t-il pas fourni toutes les preuves qu'on pouvait se procurer, a-t-il dit?

L'hon. M. PUGSLEY: Je dirai pourquoi à mon honorable ami. Toutes ces preuves étaient à la portée des commissaires, s'ils les avaient demandées; mais, d'après ce que les journaux m'ont appris—et mon collègue de Carleton corroborera mon témoignage—ces commissaires, inspirés peut-être par leur avocat, n'ont pas semblé vouloir se les procurer. Ils n'ont pas cherché à éviter les digressions lorsqu'ils ont établi quelles étaient les recettes et les dépenses, mais ils ont obtenu des preuves ici et là, citant tantôt un témoin et, tantôt, un autre. Ils ont présenté des témoignages décousus qui ne permettaient à personne de suivre la preuve ou de conjecturer ce que feraient les commissaires lorsqu'ils se décideraient à rédiger leur rapport.

Ils n'ont pas fait ce qu'ils auraient dû faire, s'ils s'attendaient que cette compagnie allait être considérée comme un fidéicommissaire et leur rendrait des comptes. Si c'était là ce qu'ils voulaient, quelle était pour eux la marche à suivre? C'était de faire notifier au président de la compagnie leur qualité de commissaires nommés par la législature provinciale pour cette enquête, et, en même temps, sommer la compagnie de produire un compte de ses recettes et déboursés. C'est là ce qui se fait tous les jours devant les cours d'équité.

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand un fidéicommissaire est sommé d'avoir à produire un compte, que fait-il tout d'abord? Il le prépare et le dépose entre les mains de l'arbitre. Avis est alors donné aux intéressés que l'enquête commencera à une date que l'on détermine.

M. R. BORDEN: Est-ce que ce compte n'est pas accompagné de pièces justificatives?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas la pratique au Nouveau-Brunswick. D'abord, il produit son compte. Un jour est ensuite fixé pour l'audition. Si, à ce moment, des objections sont présentées, le compte est examiné, et la preuve commence. Après avoir reçu les dépositions et examiné les pièces justificatives, l'arbitre prépare son rapport, dont il envoie une copie aux procureurs, et l'on prend un jour pour entendre, ce que ces derniers ont à dire. Est-ce là ce qu'on a fait? Non. Les commissaires se sont mis à l'ouvrage, ils ont recueilli ici et là des preuves de la manière la plus désordonnée, sans avoir au préalable demandé à la compagnie ou aux directeurs de produire un compte. Ont-ils, au cours de la preuve, fait savoir à quelque directeur de la compagnie ou à ses avocats, qu'ils avaient quelque difficulté à se retrouver dans les déboursés ou dans ce qui touche à la question de l'intérêt. Pas un mot, pas le moindre avis, et, sans en avertir personne, ils font ce rapport du 27 mars où ils déclarent avoir découvert cette surcharge.

Je puis—et je me propose de le faire, au risque d'ennuyer la Chambre—signaler pas moins d'une vingtaine d'assertions qui sont démenties par les faits. Qu'il me soit permis tout d'abord d'appeler votre attention sur un point—et c'est peut-être... comment dirais-je?... l'une des choses les plus répréhensibles dont se soit rendu coupable le plus aveugle partisan que je sache, pour ne pas parler des corps judiciaires. Voici ce que nous lisons à la page 35 de ce rapport:

> Nous déclarons qu'ils avaient escomptés à la Banque du Peuple à Fredericton, le 19 novembre, un billet pour $10,000, marqué "F.P. T." et que nous n'avons pas pu découvrir ce qui a été fait du produit de ce billet.

Or tout le monde au Nouveau-Brunswick sait que les initiales F. B. T. appartiennent à monsieur le sénateur Thompson, et les commissaires savaient que ces initiales étaient là pour F. B. Thompson Ils le savaient non seulement à cause de la haute personnalité bien connue de monsieur le sénateur au Nouveau-Brunswick, mais parce qu'ils avaient la preuve que ce dernier endossait d'ordinaire, avec M. Whitehead, les billets de la James Barnes Construction Company, lesquels billets permettaient à cette compagnie de poursuivre ses travaux. Au reste, l'on n'a pas pas, au cours de cette enquête, appelé sur ce billet l'attention ni de M. Carvell ni d'aucun témoin, ni de M. Thompson ni de moi-même. L'on n'a pas

fait savoir que l'on pouvait désirer avoir des explications à cet égard. La chose en a même pas été mentionnée à monsieur le sénateur Thompson au moment où il rendait témoignage. Aujourd'hui cependant comme la chose est là dans ce rapport, chacun va supposer en le lisant que monsieur le sénateur Thompson a reçu la somme de $10,000, produit d'un billet de la compagnie auquel il n'avait aucun droit. Et monsieur le sénateur Thompson à qui l'on impute, non pas ouvertement, mais au moyen d'insinuations, un tel acte de malhonnêteté est un des hommes en vue de la province du Nouveau-Brunswick.

On n'a pas eu le courage de porter le coup directement, mais on a agi comme fait un lâche assassin qui frappe une victime à la faveur des ténèbres. Si l'on avait demandé à monsieur le sénateur Thompson, à moi, à M. Barnes ou à M. Whitehead, ce qui en était de ce bill, on aurait vite su qu'il s'agissait d'un billet donné par la "New-Brunswick Coal and Railway Company" à monsieur le sénateur Thompson et à M. Whitehead, qui l'ont endossé et escompté à la Banque du Peuple pour en déposer ensuite le produit au crédit de la "Barnes' Construction Company", et que l'argent a été employé à la construction de la voie ferrée qui va de Chipman à Minto. Si l'on veut savoir pourquoi le billet était ainsi marqué, c'est qu'il a été donné avant que la compagnie eût obtenu l'entreprise de la "James Barnes' Construction Company", dans les circonstances que je rappellerai plus tard.

Ce billet avait été donné sur représentation faite que le chiffre porté dans les états de situation ne suffisaient pas pour payer aux ouvriers leur salaire, la question de matériaux mise à part, et par cette raison que l'ouvrage s'est trouvé d'exécution beaucoup plus difficile qu'on ne s'y attendait quand l'entreprise a été adjugée. C'était un billet à complaisance qui disait lui permettre de se procurer de l'argent pour payer les ouvriers et les matériaux. On l'avait ainsi marqué pour que monsieur le sénateur Thompson pût se rappeler les circonstances dans lesquelles il avait été donné et l'obligation où il se trouvait à l'égard de la compagnie. Plus tard, lorsque la compagnie reprit les travaux des mains des entrepreneurs, ce billet fut débité par la compagnie du chemin de fer à la compagnie de la construction, et, dans les comptes de cette dernière produit devant M. Shannon, ce billet est crédité à la compagnie du chemin de fer par la compagnie de la construction.

Cependant, monsieur l'Orateur, voici que dans ce rapport perce l'insinuation méchante que l'honorable F. B. Thompson aurait touché le produit de ce billet de $10,000 par corruption. Est-ce que cette Chambre, y compris nos amis de la gauche, et surtout ceux-là qui sont avocats, hésiteront à penser que, si les commissaires et le conseil qui leur a été donné avaient été animés par des idées de justice, quand ce billet marqué des initiales F. B. T. est venu sous leurs yeux, ils auraient envoyé chercher M. Thompson et lui auraient demandé une explication. Il était si simple pour eux de dire à ce dernier: Voici vos initiales que nous trouvons sur ce billet, et nous ne savons pas ce qui a été fait du produit de ce papier. Voudriez-vous nous renseigner sur ce point. Est-ce que ce n'était pas là la chose honnête, loyale, et décente à faire, pour ne pas dire davantage.

Un autre exemple de la mauvaise foi des commissaires. Comme nous l'apprend la déclaration dont l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Crothers) nous a fait la lecture, ainsi que le décret nommant les commissaires, ces derniers se sont vus restreints dans leurs fonctions à l'examen des dépenses faites après le 1er janvier 1901 pour ce chemin. C'est ce que l'on trouve à la page 8 du rapport:

> Par les termes du statut autorisant l'enquête, nos instructions sont que nous porterons notre examen sur les matières ci-après:
> 1. La dépense de tout argent provenant du trésor provincial à partir du premier janvier 1901, pour le chemin de Norton à Gibson et ses embranchements.

Ainsi, monsieur l'Orateur, dans l'examen qu'ils ont fait de tout ce qui leur est passé sous les yeux, les commissaires apparemment n'ont pas pu découvrir si quelque argent avait pu être mis irrégulièrement dans mes mains ou dans les mains d'autres directeurs de la compagnie; car la preuve établit que le produit de tout billet escompté par moi a été transmis aux entrepreneurs et au secrétaire de la compagnie, dont c'était le devoir de tenir les comptes. Ne trouvant rien qui portât atteinte à mon honneur ou pût faire voir que j'aurais retenu une partie de cet argent, ils ont pensé à sortir quelque peu des limites de leurs pouvoirs.

La loi ne leur permettait pas de remonter plus loin que 1901; mais ils ont cru qu'ils pouvaient se permettre de passer outre, et que peut-être ils trouveraient quelque chose contre le gouvernement de 1890, alors que c'était M. Blair qui était le chef du ministère. Pour satisfaire une vieille rancune contre un adversaire politique, ils ont fouillé le passé et sont allés—le croiriez-vous, monsieur l'Orateur? jusqu'en 1887, savoir quatorze ans avant l'époque que le statut leur assignait. Ils disent que dans certaine affaire de subvention, M. Blair a été richement comblé, sans qu'ils puissent toutefois découvrir dans quelle mesure.

Une autre assertion qu'ils fonde contre M. Blair, c'est que M. Blair, comme chef du Gouvernement, se serait rendu coupable de faits de corruption, assertion abso-

lument fausse, ainsi que j'ai pu m'en assurer auprès des personnes qui dans le temps, avaient des intérêts dans cette compagnie; non seulement fausse, mais dénuée de tout fondement. Ces messieurs cependant, dans leur désir d'attaquer la mémoire d'un homme qui, au temps où il vivait n'avait jamais eu peur de leur faire face, ces messieurs, dis-je, ont commis cette illégalité de sortir des bornes que la loi leur avait posées, pour trouver matière à des imputations dans ce qui s'est passé quatorze ans avant le temps sur lequel leurs recherches étaient supposées devoir s'arrêter.

Non contents de cette incursion dans le passé, et de l'attaque faite au caractère de M. Blair, ils pensent avoir trouvé quelque chose contre moi, et voici ce que l'on trouve à la page 4:

Le 4 octobre 1895, une convention a été passée entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et la compagnie du chemin de fer central pour la construction de la section des 15 milles, et pour une subvention à être accordée de $3,000 par mille. Le lendemain de ce jour-là, M. le docteur de Bertram cédait sur cette subvention une somme de $7,000 à l'honorable William Pugsley et à M. Skinner.

On ajoute après cela qu'il m'a été payé $2,200 sur l'argent de ce décret. Eh bien, monsieur l'Orateur, je le demande à chacun des membres de cette Chambre, est-ce que les commissaires pouvaient raisonnablement ne pas s'attendre, que la conclusion à tirer de ces lignes seraient que ces $2,200 provenaient d'une subvention accordée par décret, m'avait été payée pendant que j'étais membre du gouvernement? On a soin de dire l'honorable William Pugsley, dans le même temps, que c'est à moi que partie de la subvention a été cédée et payée ainsi qu'à M. Skinner. On ne dit pas, il est vrai, que j'étais à l'époque membre du Gouvernement, mais on ne se met pas en peine de le faire savoir au pays. Je l'ai été de 1890 à 1892, mais, cette année-là, je suis sorti de la politique, et, pendant sept ans, je suis resté dans la vie privée. Quand cette opération s'est faite, je n'étais plus membre du Gouvernement, ni même député; mais j'étais avocat d'une des parties intéressées dans cette entreprise. J'étais en relation avec monsieur le docteur Bertram et avec la James Barnes Construction Company, mais simplement des relations d'avocat à client.

Cependant, malgré ces faits, le rapport cherche à faire croire que j'étais à ce moment membre du Gouvernement.

M. CROCKET: L'honorable ministre affirme-t-il que ces montants étaient encore pour des honoraires professionnels?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas dit pourquoi. J'en ai assez dit, je crois, pour satisfaire la Chambre, mais non pour satisfaire la curiosité de ceux qui se complaisent à lancer des insinuations et des accusations. Je sais que le Nouveau-Brunswick abonde en petits hommes, des hommes au cerveau étroit qui, même en l'absence de preuves suffisantes, persistent quand même à lancer des insinuations contre leur prochain, particulièrement contre ceux qui ont mieux réussi qu'eux dans la vie. Qu'il me suffise de dire que je représentais à ce moment en quelque façon, je ne sait trop en quelle qualité, le docteur De Bertram ou l'entrepreneur, M. Barnes, mais je n'étais pas dans la vie publique; je n'étais ni membre du Gouvernement ni membre de la législature, et cependant, ces commissaires ont porté leurs recherches à six ans au-delà du temps qui leur était assigné, afin de pouvoir trouver contre moi quelque chose qui put se répandre dans le public, à qui la connaissance des faits échappe.

Les commissaires disent encore qu'il se présente une irrégularité dans le paiement de $5,000 au docteur DeBertram, au temps où M. Blair était chef du ministère. Je ne vois pas la relation de cette affaire au sujet, mais puisqu'ils en parlent, je dirai que j'ai pris des informations, et que j'ai pu recueillir les circonstances suivantes: Il y a déjà bien longtemps, en 1889 ou 1890, le gouvernement provincial, alors que M. Blair en était le chef, signa un contrat avec la compagnie du chemin de fer central, dont M. DeBertram était cessionnaire et constructeur, pour la constuction de la ligne entre Chipman et Fredericton. Peu de temps après, le parlement du Canada, du temps de feu sir John A. Macdonald, adopta une loi pour la construction d'une ligne entre Harvey et Salisbury, et ce chemin de fer, sur une étendue considérable de son parcours, traversait le même terrain que la ligne prévue au contrat passé entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et la compagnie du chemin de fer central.

M. Blair était d'avis que si le gouvernement fédéral subventionnait la ligne, elle ne devait pas être construite aux dépens du gouvernement provincial, et que la législature du Nouveau-Brunswick ne devait pas accorder de subvention. Il fit adopter une loi par la législature ou un décret en conseil l'autorisant à suspendre les travaux adjugés au docteur DeBertram, et stipulés dans le contrat. Bien que le docteur DeBertram avait fait de l'ouvrage pour un montant de $13,000 à ce moment, si je me rappelle bien les chiffres, c'est peut-être un peu moins, il fut relevé de son contrat et les travaux cessèrent pour la raison que j'ai indiquée. Alors le Gouvernement dont M. Blair était chef paya à M. DeBertram, en compensation des travaux exécutés, qui s'élevaient à la somme de $9,000 ou $10,000, peut-être même de $13,000, un montant de $5,000, et c'est tout

ce que le docteur obtint pour le moment sur cette transaction, bien qu'il avait parfaitement le droit de continuer les travaux aux termes de son contrat, et bien qu'à mon avis, le gouvernement provincial aurait pu être appelé à lui payer, dans les circonstances une forte indemnité, pour l'avoir empêché de compléter l'entreprise qu'il avait promis de subventionner.

Les commissaires parlent plus loin de la même affaire, et disent que le Gouvernement a payé illégalement une somme de $8,000. Puisqu'ils en ont parlé, c'est, naturellement, mon devoir de répondre, car je vois que les commissaires disent, ce dont s'est prévalu l'honorable député d'Elgin (M. Crothers), que les $25,000 de subvention payées en vertu de cette ancienne convention sur les travaux exécutés entre Minto et Fredericton, ou si on le préfère, entre Chipman et Fredericton, il n'y a pas de différence en ce qui concerne la convention, ont été payées illégalement.

Ils se basent pour faire cette assertion sur le fait que la subvention ne devait être payée que sur chaque section de 10 milles complétée. Les commissaires ne nient pas que l'ouvrage a été fait; ils admettent que le docteur DeBertram a fait des travaux pour une valeur variant entre $33,000 et $36,000, mais ils disent qu'il n'avait pas complété la section de 10 milles, et qu'en conséquence, le gouvernement de M. Blair a agi illégalement en effectuant le paiement de la subvention. Ces commissaires ont oublié qu'aux termes du contrat, bien que le Gouvernement n'était pas tenu de payer la subvention à moins que 10 milles de ligne ne fussent complétés, cependant, aux termes de la loi autorisant le paiement d'une subvention, le Gouvernement avait le droit de payer de temps à autre 40 p. 100 sur chaque $20,000 valant de travaux complétés. En d'autres termes, il pouvait payer la subvention sur des états provisoires, jusqu'à concurrence de 40 p. 100 des travaux exécutés, et si des travaux au montant de $33,000 ou $36,000 avaient été faits dans ce cas-ci, 40 p. 100 de ce montant représentent $13,000, ce qui justifierait le gouvernement Blair d'avoir payé le plein montant de la subvention au docteur DeBertram. Cependant, le rapport déclare catégoriquement que toute l'affaire était illégale; et c'est là, je suppose, une partie de l'accusation que l'honorable député prétend avoir prouvée contre moi, parce que j'ai été autrefois membre du gouvernement de M. Blair. Maintenant, voyons si nous ne pouvons pas trouver une quatrième inexactitude dans ce rapport.

L'hon. M. FOSTER: A quelle page du rapport le ministre trouve-t-il la déclaration de la commission concernant l'illégalité du paiement de $13,000?

L'hon. M. PUGSLEY: A la page 17.

Nous trouvons que les obligations à titre de subvention au montant de $25,000 ont été illégalement émises.

Les commissaires, je le répète, sortent de leurs attributions pour incriminer M. Blair; ils affirment qu'il a fait des paiements illégaux, et s'appuient pour cela sur le fait que la subvention ne devrait être payée qu'à l'achèvement de chaque section de 10 milles.

L'hon. M. FOSTER: Etait-ce M. Blair qui a émis les obligations en paiement de la subvention?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est M. Blair qui a émis ces $13,000.

L'hon. M. FOSTER: Et les $25,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Il a émis un montant de $13,000 sur $25,000. Les commissaires font un mélange de tout cela. Maintenant, il y a un autre montant. Je m'applique à montrer les faux rapports de la commission, combien elle s'est laissée guider par l'esprit de parti, et combien elle s'est peut soucié des faits.

M. MEIGHEN: Dois-je comprendre que les commissaires étaient restreints dans leur enquête à l'année 1901 et les années subséquentes?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. MEIGHEN: Alors, comment l'honorable ministre explique-t-il la deuxième clause de la commission accordée aux enquêteurs:

L'émission et la vente et l'engagement de toutes les obligations garanties par le Gouvernement et la dépense des fonds réalisés de ce chef.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour la raison qu'aucune obligation n'a été garantie par la province avant l'année 1901.

M. MEIGHEN: Et ces $25,000?

L'hon. M. PUGSLEY: N'étaient pas des obligations garanties, mais des bons émis pour une subvention en espèces, des bons au comptant tout simplement.

M. MEIGHEN: C'étaient des obligations?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'étaient pas des obligations garanties, telles que celles qui sont visées dans la commission. Celle-ci était distinctement restreinte dans son enquête à l'année 1901 par la loi.

Je désire appeler l'attention sur une autre déclaration de haute importance, qu'aucun honorable député n'aurait voulu appuyer d'une façon pratique en la soumettant à la Chambre, à moins de s'être auparavant renseigné pour en vérifier l'exactitude. Je trouve aux pages 18 et 19 du rapport des commissaires, une très importante

déclaration, et je vais insister sur ce point avec toute la vigueur dont je suis capable. Je vais insister auprès de la Chambre que non seulement cette déclaration est fausse, mais, je suis forcé de le dire, sciemment, sinon témérairement fausse. Elle a été faite avec la connaissance qu'elle était fausse, ou au mépris complet des faits. Ils disent à la page 18:

Malgré cela, il ressort indubitablement de la preuve que le plein montant de ces $250,000 d'obligations à 3 p. 100 au pair avait été garanti et délivré à la compagnie à la date du sixième jour d'août 1903.

Voici une accusation excessivement grave à porter contre le gouvernement provincial. On nous accuse d'avoir enfreint la loi et manqué à notre devoir lorsque, sans en avoir l'autorité législative, nous avons, avant le 6e jour d'août 1903, garanti toute l'émission de $250,000 de ces obligations 3 p. 100 et de l'avoir délivrée à la compagnie, et ce avant l'adoption de la loi de 1904 qui étendait les pouvoirs concernant la garantie des obligations. Les commissaires disent que c'est ce qui ressort clairement de la preuve. Je dis qu'il ne ressort rien de tel de la preuve, ni clairement ni d'aucune façon, et que la preuve est tout à fait contraire à cette assertion. Loin que toute l'émission de $250,000 fût garantie avant le 6 août 1903, le total de cette garantie était $138,500, une différence de $111,500 entre le montant réel de la garantie et le montant indiqué par les commissaires. Il n'y a pas d'excuse pour cela, car ce ne peut être une erreur typographique.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est une erreur typographique.

L'hon. M. PUGSLEY : Oui, une erreur typique, mais non typographique. Le 6 août, à la veille de compléter l'achat du chemin de fer central, le Gouvernement fut autorisé par une loi de la législature à garantir les obligations du chemin de fer central au montant de $200,000.

L'hon. M. FOSTER: $180,000 pour l'achat?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais $200,000 en tout. Il y avait $20,000 pour améliorations et travaux déjà exécutés sur la ligne du chemin de fer central par la compagnie des houillères et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. La législature garantissait $200,000 d'obligations lorsque la propriété serait transférée pour la New Brunswick Coal and Rv. Co., à condition qu'elle donnerait une hypothèque sur tout le réseau de 69 milles de chemin de fer pour garantir la nouvelle émission. J'ai en ma possession une copie de l'autorisation que j'ai, en ma qualité de procureur général de la province, donnée à M. E. Shadbolt, gérant à Saint-Jean de la Royal Trust Co. qui était le représentant des détenteurs de ces obligations et de cette hypothèque. Cette autorisation se lit comme suit:

A. M. R. T. Shadbolt, agent de la Royal Trust Company à Saint-Jean.

Vous voudrez bien livrer les obligations de la New Brunswick Coal and Railway Company garanties par la province comme suit:

A la Banque de Montréal, 140 obligations, 141-280..	$ 70,000
A la Banque de British North America, 40 obligations, 281-320..	20,000
A la Banque du Nouveau-Brunswick, 54 obligations, 321-374..	27,000
A la Banque du Nouveau-Brunswick, pour la People's Bank du Nouveau-Brunswick, 140 obligations, 1-140..	70,000
A Arthur I. Trueman, 171 obligations, 507-577..	85,500
A la Banque du Nouveau-Brunswick, en addition à ci-dessus, 132 obligations, 375-506..	66,000
	$338,500

(Signé): WM PUGSLEY
Procureur général

6 août, 1903.

Si l'on déduit les $200,000 qui ont été garantis par la législature sur le titre de propriété du chemin de fer central, il reste une balance de $138,500 sur l'émission des $250,000 d'obligations qui avaient été précédemment garanties. Conséquemment je dis que cette accusation est fausse. M. E. M. Shadbolt, gérant de la Banque de Montréal et de la Royal Trust Company à Saint-Jean a produit dans sa déposition devant les commissaires une copie de cet ordre, qui fait partie des dépositions sur lesquelles les commissaires auraient dû baser le rapport. S'ils avaient basé leur rapport sur la preuve, ils auraient su, ils doivent avoir su que toutes les obligations émises à cette date comprenaient les $200,000 garantis pour l'achat et le développement du chemin de fer central, faisant un total de $338,500 ou $111,500 de plus que le chiffre que les commissaires déclarent avoir été émis.

M. CROCKET: Le ministre dit-il que la totalité des $200,000 d'obligations dont l'émission a été autorisée pour l'achat du chemin de fer central était une nouvelle émission.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Et que le transfert n'a pas été fait avant la date mentionnée par le ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: Je demande pardon à mon honorable ami, le transfert a été fait en même temps, et je puis dire à mon honorable ami, comme preuve du soin que je prenais comme procureur général au sujet de ce transfert, j'ai insisté que $66,000 de ces obligations fussent déposés dans la Banque du Nouveau-Brunswick, et que toutes les obligations hypothécaires non vendues sur le chemin, s'élevant à

$548 fussent placées dans les voutes de la Banque du Nouveau-Brunswick et gardées là pour le Gouvernement et la New Brunswick Coal and Railway Company, jusqu'à ce que le transfert fut complété, et que toutes les conditions imposées par la loi fussent remplies. Les conditions de la loi furent remplies à la lettre et le titre parfait fut donné à la New Brunswick Coal and Railway Company. Dans ces circonstances lorsque l'honorable député d'Elgin, et les commissaires disent que la législature a été trompée, s'ils veulent consulter le compte rendu du rapport synoptique des délibérations de la législature pour l'année 1904, ils y trouveront un exposé complet et véridique de l'émission des obligations. J'ai devant moi le compte rendu synoptique des débats depuis l'année 1896 jusqu'à l'année 1907, et je serai heureux d'en faire part à tous les membres de cette Chambre qui le désireraient.

Le compte rendu contient un état du coût total du chemin de fer central, dont je vais parler quelque peu, des détails sur l'émission des obligation et de la construction de ce chemin de fer, de ses recettes et déboursés, de l'émission des obligations à différentes époques, et des différents décrets du conseil qui ont été adoptés, et je défie aucun membre de cette Chambre de lire ces comptes rendus de 1901 à 1907, années pendant lesquelles ces questions ont été discutées, et d'indiquer une seule déclaration fausse en rapport avec le coût ou l'émission des obligations ou que nous ayions trompé la législature de quelque façon. Les commissaires ont beau dire, ainsi qu'ils le font quelque part dans leur rapport, que notre qualité de membres *ex-officio* de cette compagnie nous permettait de faire les déclarations nécessaires pour dissiper les soupçons de la législature et cacher au pays l'état réel des affaires, mais il était certes de leur devoir, avant de porter une accusation d'une nature aussi grave contre des hommes publics, et avant de publier par tout le pays ce rapport sans l'accompagner des preuves, parce que les dépositions n'ont pas encore été jusqu'à ce jour imprimées, le gouvernement provincial, lorsqu'il en fut prié par l'opposition dans la législature du Nouveau-Brunswick en ayant refusé l'impression, de démontrer, puisqu'ils étaient constitués en tribunal judiciaire et impartial, dont le devoir était de rendre justice—que nous avions fait des déclarations fausses à la législature, que nous lui avions caché le nombre et le chiffre des obligations qui ont été garanties à diverse reprises, et que nous avons fait des déclarations fausses concernant le coût de ce chemin.

Ne croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, que l'honorable député d'Elgin aurait dû, s'il voulait être juste, même envers le ministre des Travaux publics, ainsi qu'il en a exprimé fortement le désir malgré son récent voyage à Saint-Jean et ses entrevues avec ceux qui cherchaient à le renseigner au sujet de cette enquête, avant de dire dans cette Chambre que le procureur général et le secrétaire provincial, en leur qualité de membres *ex-officio* de cette compagnie, avaient pu, à cause de leur connaissance et contrôle des opérations de cette compagnie, de faire des déclarations propres à dissiper les soupçons de la législature et cacher au pays l'état réel des choses, aurais dû, dis-je, juger qu'il était de son devoir de prouver que nous avions caché à la législature le nombre et le chiffre des différentes émissions d'obligations garanties, et que nous avions caché le prix que nous coûtait le chemin.

Monsieur l'Orateur, si l'on se reporte aux débats de la législature, on découvre que cette question y a été disuctée, session après session pendant plusieurs années, et que toutes les informations possibles ont été fournies. C'était un sujet fertile pour la décussion; le peuple portait intérêt à la question, la construction coûtait plus qu'on ne l'avait prévu. Le Central Railway sur lequel des améliorations considérables avaient été faites et qui étaient la clef du raccordement de l'Intercolonial avec ces importantes et riches houillères, raccordement qui n'a pu se faire malheureusement à cause d'un accident qui est arrivé à un des ponts; a été obligé, par ce fait de faire des dépenses considérables, et cela a causé beaucoup de désappointement. Le peuple portait beaucoup d'intérêt à la question qui fut discutée plusieurs fois dans la législature, et à toutes les sessions on nous demandait: Quel est le montant des obligations émises? Combien coûte le chemin? Quels sont les créanciers de la compagnie? Quel est le produit des mines? Quel est le trafic sur le chemin? Et toujours nous donnions à la Chambre et au pays les informations les plus détaillées en réponse à ces questions. Je défie n'importe quel membre de cette Chambre de trouver dans le compte rendu synoptique des débats de la législature une seule déclaration fausse ou une seule tentative de cacher la vérité à la législature.

Je veux citer un autre fait qui démontrera l'injustice de ces commissaires, et l'absence chez eux du désir de rendre justice. Ces commissaires disent que la législation a été changée de temps à autre, et que la législature accordait à la compagnie le droit d'émettre des obligations pour une somme plus forte que celle qu'elle avait autorisée en premier lieu. C'est vrai. Mais les commissaires étaient-ils chargés de s'enquérir de cela? Avaient-ils le droit de se placer au-dessus de la législature du Nouveau-Brunswick, et de dire que cette lé-

gislature n'avait pas le droit d'adopter des lois pour modifier des lois antérieures?

Je n'ai jamais entendu dire avant aujourd'hui que les commissaires eussent ce droit. Je n'ai jamais entendu dire que ces commissaires avaient été nommés pour critiquer la politique de la législature. Je n'ai jamais compris cela et je ne crois pas non plus que personne l'ait jamais compris. Mais que disent ces commissaires? Ils disent: Il est vrai que la législature a fait en 1904 un changement dans la première loi et a autorisé l'émission de toutes les obligations en rapport avec le nouveau chemin et ses embranchements, sans s'occuper de l'établissement d'un outillage de mines, et sans pourvoir à la construction du chemin par Gibson. Ensuite, à la page 19 de leur rapport, les commissaires disent:

Après cela la loi de 1904 a été adoptée et on y a inséré un article obscur permettant au Gouvernement de garantir des obligations sur n'importe quelle section du chemin pour un chiffre plus élevé, ainsi de suite.

M. Powell dit: "Un article obscur"—pardon, c'est le juge Landry qui dit cela. Cet article obscur a été inséré dans la loi de 1904 pour nous permettre de faire justement ce que nous avons fait, mais ces commissaires disent que les membres de la législature qui ont consenti à insérer cet article ont à peine compris qu'ils autorisaient le Gouvernement à garantir l'émission entière de $450,000 d'obligations. Et c'est là un des sujets d'attaque dont on s'est servi contre nous: on dit que nous avons garanti la totalité des obligations, $450,000, sans avoir un outillage pour les mines et sans construire le chemin jusqu'à Fredericton. Dans une autre partie de leur rapport les commissaires nous blâment très sévèrement d'avoir agi ainsi, et ils disent que nous nous sommes rendus coupables d'une grande négligence de nos devoirs publics, et cependant à la page 19 ils disent que nous étions pleinement et complètement autorisés par la législature à faire exactement ce que nous avons fait, mais que les membres de la législature ne pouvaient pas avoir compris la portée de la loi qu'ils adoptaient. Les commissaires disent qu'elle était obscure. Or, monsieur l'Orateur, nous avons, lorsque ce bill a été déposé en 1904, expliqué d'une façon complète à la législature l'état des affaires.

Voici les faits que nous leur avons exposés: en premier lieu, nous avions passé un marché qui, à notre avis, aurait permis le parachèvement du chemin de fer, de Chipman à Fredericton ou à Gibson, mais comme les difficultés de construction dépassaient toutes nos prévisions, et que force nous était d'enlever les travaux à l'entrepreneur, la compagnie serait dans l'impuissance d'établir une usine pour l'exploitation de la houille et qu'il nous faudrait peut-être utiliser ces obligations pour la section des quinze milles ainsi que pour les embranchements, les travaux d'amélioration et les réfections du chemin de fer central. Voilà ce que nous avons déclaré à la Chambre et si les députés veulent bien se reporter aux débats qui ont eu lieu en 1904, ils constateront qu'un des arguments invoqués contre nous par M. Hazen, alors chef de l'opposition, c'est que ce projet de loi contenait une disposition permettant d'utiliser l'émission des obligations dans son intégralité, de sorte qu'il ne resterait pas suffisamment d'obligations pour parachever le chemin de fer jusqu'à Fredericton, et cependant ces commissaires disent que c'était là un article dont le sens est " obscur " et que les députés à la législature n'auraient pas compris. A l'encontre de cette allégation, je présente le fait parfaitement évident que voici: au cours des débats qui se sont déroulés en 1904, au sein de l'assemblée législative, le chef de l'opposition a soulevé cette objection—la même et à cette époque le premier ministre donna des éclaircissements sur l'effet et l'intention de la loi. Alors la législature, en pleine connaissance de cause et se rendant parfaitement compte de la nature et des dispositions de cette loi, adopta le projet de loi autorisant le Gouvernement à prendre précisément l'attitude qu'il a tenu.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre se propose-t-il de donner lecture d'une déclaration de M. Hazen?

L'hon. M. PUGSLEY: J'avais l'intention de le faire, mais il m'est impossible de trouver ce document pour le moment. Le voici. Page 169 de ce débat, on lit:

L'hon. M. TWEEDIE: Au début de l'organisation de cette compagnie, il était compris qu'elle établirait une usine pour la houille, et elle fit l'imposible pour l'obtenir. Son attention se dirigea vers l'ascenseur Butler qui fonctionnait d'après le système connu sous le nom de système de dragage ou de déblai terrestre. M. Butler visita les houillères mais la compagnie ne put s'entendre avec lui. M. Butler refusa de vendre sa machine dont le prix était porté à $150,000 Mais il demanda un dollar et dix cents pour chaque tonne de houille extraite. Il voulait aussi une étendue d'un demi-mille ou d'un mille pour le fonctionnement de la machine. On constata que la direction des lits ne permettait pas pareille chose. On crut alors préférable de construire des embranchements deservant des mines déjà en exploitation. On construisit un embranchement de cinq milles de longueur se dirigeant sur la mine Gibbon et cet embranchement desservit aussi d'autres mines. On construisit une autre ligne plus courte, se dirigeant vers la mine du sénateur King. Il n'existait aucun doute sur le succès des opérations minières dans le comté de Queen, mais le chemin venait à peine d'être ouvert à l'exploitation, et on n'avait pas encore développé toutes ses ressources.

M. Hazen affirme que l'article le plus critiquable du bill est celui qui autorise le secrétaire provincial à garantir les obligations, bien que le chiffre de la garantie puisse être supérieur à ce qu'autoriserait le nombre de milles. Il paraît que, bien qu'on n'eût construit que quinze milles du chemin de fer, on avait fait l'émission de la plus grande partie des obligations, de sorte qu'il ne resterait pas de fonds pour construire le chemin de fer, de Newcastle à Fredericton.

Ici le Gouvernement déclare qu'il a l'idée de construire l'usine pour l'exploitation de la houille; qu'il a jugé préférable de construire des embranchements desservant les différentes mines en exploitation, puis de stimuler l'exploitation de nouvelles mines. En dépit de la déclaration faite par M. Hazen, le chef de l'opposition qui trouve " obscur " le sens de cet article, on constate qu'il rend parfaitement la pensée que nous avons exprimée devant l'assemblée législative et réalise l'objet dont cet article, de l'avis des commissaires, autorise la réalisation.

On constate aussi que, non seulement M. Hazen, mais tous les membres de l'assemblée législative savaient parfaitement qu'il y avait urgence de garantir les obligations déjà émises et qu'il convenait de renoncer à l'établissement de l'usine à houille et de construire des embranchements desservant les différentes mines, et cela afin d'encourager les propriétaires de mines en exploitation et stimuler le développement d'autres lignes. Je vais citer une autre déclaration tendant à mettre en relief l'imprudence de ces commissaires. C'est la pièce n° 6 ou n° 7. J'en ai huit à citer avant de finir. Page 71, faisant allusion à cette loi de 1904, les commissaires disent:

Avant que cette disposition eût été établie, mais peut-être en prévision de cela, l'émission des $3,450,000 d'obligations avait été faite dans son intégrité et on les avait presque toutes employées et utilisées.

Et cependant, dans une autre partie du rapport, ils affirment qu'en juin 1904, plusieurs mois après l'adoption de ce statut autorisant la garantie supplémentaire, cette compagnie avait déposé à la banque du Nouveau-Brunswick $52,500 d'obligations, et reçu sur ces obligations un emprunt absolument nouveau; ces obligations n'ont été garanties qu'après l'adoption du statut de 1904 autorisant absolument cette garantie. Ici, on se trouve en présence de deux affirmations diamétralement opposées, figurant à diverses pages de ce rapport, ce qui fait voir que le rapport a été dressé par deux auteurs différents et qu'on n'a pas établi la comparaison entre les différentes parties de ce document; ou bien encore cela fait voir la nature inconsidérée des affirmations faites par ces commissaires.

Abordons une autre question pour faire voir jusqu'à quel excès ces commissaires se sont laissés entraîner dans leur désir d'attaquer les membres de l'ancien gouvernement. Page 29, ils disent, au sujet du lieutenant-gouverneur Tweedie:

On remarquera que l'honorable M. Tweedie a pris une commission de 1 p. 100, soit $500, sur la vente de $50,000 d'obligations qu'il a effectuée à Chatham.

Donnons les explications voulues sur ce fait. M. Tweedie était alors le secrétaire provincial; mais il suivait l'exemple donné antérieurement et à cette époque, et encore aujourd'hui par les membres du gouvernement du Nouveau-Brunswick: il exerçait sa profession. L'honorable M. Blair a continué à exercer sa profession, tout en étant membre du Gouvernement. M. Tweedie continua à exercer sa profession; j'ai fait de même; M. Hazen l'a également fait, et tant que les ministres provinciaux ne recevront pas une plus large rémunération—nos successeurs je crois, ont fait un pas dans cette voie, bien qu'ils soient depuis peu de temps au pouvoir les membres du Gouvernement continueront à exercer leur profession. A cette époque, M. Tweedie exerçait sa profession d'avocat à Chatham, dans le comté de Northumberland. Cette compagnie avait émis ses obligations, quelques mois avant que les transactions mentionnées par ces commissaires se fussent effectuées. Elle avait obtenu de la Banque du Nouvau-Brunswick un emprunt sur lequel elle payait 6½ ou 7 p. 100 d'intérêt, comme l'affirment ces commissaires. La compagnie désirait obtenir un emprunt sur les obligations à un intérêt aussi minime que possible, afin de réaliser toute l'économie possible sur l'intérêt; mais elle ne tenait pas à vendre ses obligations, car à cette époque on comptait que le Grand-Tronc-Pacifique passerait par la ville de Chipman, et que ce chemin de fer se relierait au Transcontinental à Chipman, comme la chose s'est en effet réalisée depuis. Aussi, tenait-elle à garder la propriété des obligations, afin qu'à l'avenir, si on le jugeait préférable, on pût fusionner ce chemin de fer avec le Grand-Tronc-Pacifique ou l'affermer à cette compagnie; alors on pourrait annuler cette émission d'obligations et dégrever le Gouvernement de cette dette dédis que la province serait elle-même dégrevée du poids de la garantie des obligations. M. Tweedie avait un client, M. Hickson, demeurant à Miramichi; le député de Northumberland le connaît probablement très bien. M. Tweedie apprit que M. Hickson désirait faire un placement de fonds dans de bonnes valeurs négociables; il eut une entrevue avec lui, et le client s'engagea à prendre $50,000 de ces obligations alors détenues par la Banque du Nouveau-Brunswick, à titre de garantie collatérale pour escompte.

M. Hickson prit des obligations au pair, ces obligations portant intérêt à 4 p. 100 et il prit envers la compagnie l'engagement que voici: Si, à une époque quelconque, au cours d'une période de cinq ans, la compagnie désirait racheter les obligations, elle pourrait le faire en les achetant au pair, et 5 p. 100 de prime. C'était là une excellente transaction pour la compagnie. Cela lui permit de réaliser une économie de 2 à 2½ p. 100 sur l'intérêt à payer C'était en réalité un prêt, vu que la compagnie se réservait le droit de racheter les obligations, à une époque quelconque, durant une période de cinq ans, en payant 5 p. 100 de prime. Or, quel est le crime qu'on reproche, pensez-vous, à M. Tweedie, crime irrémissible, aux yeux des commissaires? C'est qu'en faisant cette vente d'obligations, il s'est attribué une commission de 1 p. 100, soit $500, ce qu'il a fait avec l'approbation du comité exécutif de la compagnie. La chose s'est faite ouvertement et franchement. Si les courtiers ou les agents de change eûssent négocié pareille affaire, la compagnie aurait probablement été obligée de payer une commission de 2 ou de 2½ p. 100. M. Tweedie a fait un excellent arrangement dont a bénéficié la compagnie, et celle-ci en retours lui a volontiers attribué cette commission sur la vente des obligations, vente qui s'est effectuée à son étude même à Chatham. Voici ce que disent les commissaires:

En toute justice, voici ce qu'on peut affirmer au sujet de cette transaction: C'est que M. Tweedie a vendu $50,000 d'obligations, en octobre 1903, au pair, soit un prix supérieur de 2½ p. 100 au prix reçu de MM. Robinson et fils, qui ont acheté $368,000 d'obligations de la compagnie, en mars 1905, à 97½; et ce prix est encore supérieur de 5 p. 100 au prix reçu par M. McAvity, le président, pour $8,000 des mêmes obligations.

Ils ajoutent:

M. Tweedie a aussi promptement rendu compte de l'intérêt échu, $575.34, intérêt dont on n'a pas tenu compte, à notre avis, dans d'autres circonstances. Sans passer l'éponge sur cette transaction nous croyons, somme toute, qu'elle est moins sujette à censure que d'autres mentionnées dans le présent rapport. Elle possède du moins ce mérite, c'est que, lorsqu'elle vint à la publicité, elle était parfaitement lucide et bien définie, sans qu'on ait cherché à la dissimuler aux yeux des commissaires.

Que faut-il conclure de là? N'en concluriez-vous pas que les commissaires auraient de quelque façon fait la lumière sur cette transaction et qu'alors M. Tweedie, aurait rendu compte de l'intérêt, ce que d'autres n'avaient pas fait? Voici comment la lumière s'est faite à cet égard. Lorsque M. Tweedie était au banc des témoins, on le questionna au sujet de la vente de ces obligations et il répondit: "Vous trouverez un état circonstancié de cette affaire à la Banque du Nouveau-Brunswick," puis il se rendit à la banque et en rapporta un état financier, montrant que quatre ans avant cette époque, il avait obtenu de M. Hickson $50,575.34 représentant le principal et l'intérêt échu sur les obligations; il en avait déduit ces $500 de commission, et avait transmis un chèque de $50,075.34 à la Banque du Nouveau-Brunswick. Et cependant, au dire de ces commissaires, M. Tweedie n'aurait rendu compte de ces sommes qu'à la suite de la révélation faite par les commissaires.

M. LENNOX: N'est-ce pas là ce que les commissaires disent?

L'hon. M. PUGSLEY: La conclusion légitime à tirer de leur rapport, c'est que le fait serait venu au jour de publicité devant la commission, et cela alors que M. Tweedie aurait rendu compte de l'intérêt.

En ce qui a trait à sa reddition de comptes il l'avait faite à la compagnie quatre ans auparavant et il en avait rendu compte d'une façon régulière. Toute l'affaire s'était faite ouvertement et loyalement. Pourtant, malgré que cette opération ait été purement commerciale, malgré le fait que grâce à elle M. Tweedie épargnait à la compagnie 2½ à 3 p. 100 d'intérêt, et que la compagnie approuvait entièrement sa commission comme raisonnable, ces commissaires, dans leur anxiété de dire quelque chose contre M. Tweedie qui avait été autrefois secrétaire provincial, dirent que sans avoir excusé la transaction complètement, en somme elle était moins sujette à censure que les autres dont on avait parlé. C'est là une preuve que ces commissaires ne peuvent pas pardonner cette transaction. Il y a leur déclaration affirmant que cette transaction renferme une opération recommandable, c'est quand cette déclaration fut connue, que M. Tweedie avait promptement rendu compte de l'intérêt.

M. LENNOX: L'honorable ministre prétend-il que cette phrase signifie ce qu'il dit ou que M. Tweedie en avait rendu compte promptement à l'époque où il a fait la vente:

M. Tweedie a aussi promptement rendu compte de l'intérêt échu de $575.34, intérêt dont on n'a pas tenu compte à notre avis dans d'autres circonstances.

Ceci veut-il dire qu'il avait rendu compte à l'époque?

L'hon. M. PUGSLEY: On ne peut pas dire en prenant texte du langage dont se servent les commissaires dans leur rapport, ce qu'ils veulent réellement prétendre, mais il est clair qu'ils se sont efforcés de répandre de mauvaises impressions. Je ne peux pas dire ce qu'ils entendent quand ils se servent de ces mots:

M. Tweedie a aussi promptement rendu compte de l'intérêt échu de $575.34. Sans passer l'éponge sur cette transaction nous croyons, somme toute, qu'elle est moins sujette à censure que d'autres mentionnées dans le présent rapport. Elle possède du moins ce mérite c'est que quand elle vint à la publicité elle était parfaitement lucide et bien définie, sans qu'on ait cherché à la dissimuler aux yeux des commissaires.

J'en appelle à la Chambre pour savoir s'il n'est pas juste de tirer la conclusion que c'était quelque chose qui avait été caché, mais qui, grâce aux recherches minutieuses dans toutes la profondeur, était arrivé à la lumière. M. Tweedie avait promptement rendu compte de l'intérêt et alors il était meilleur que les autres.

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

Reprise de la séance.

L'hon. M. PUGSLEY: Avant la suspension, monsieur l'Orateur, je parlais de certaines déclarations contenues dans le rapport, déclarations qui montrent combien peu ont doit avoir confiance dans ces rapports. J'en parle sans vouloir ennuyer la Chambre, par une référence aux témoignages. Je dois dire que je ne pourrais pas me rapporter aux témoignages, même si je désirais le faire, parce que je n'ai pas pu m'en procurer une copie complète. J'ai, je crois, des exemplaires de deux volumes, mais je n'ai pas été capable de me procurer le restant, parce que, bien que ce rapport affirme que les commissaires ont transmis au secrétaire provincial le témoignage, comme faisant partie du rapport, pourtant les dépositions n'ont pas encore été imprimées bien qu'on ait demandé à la législature provinciale que cette impression soit faite. Naturellement, il serait impossible, même si nous avions ici une copie de l'enquête pour les honorables députés qui veulent se faire une opinion sur ce rapport, de se former un jugement intelligent sur les dépositions, sans avoir la facilité de les parcourir avec soin. Par conséquent je limiterai mes observations principalement au rapport lui-même. J'ai donné un certain nombre d'exemplaires de déclarations contradictoires, contenues dans le rapport et qui montrent clairement que des parties en sont fausses. Comme preuve de l'injustice et du peu de soin pris par ces commissaires, je désire attirer votre attention sur le fait qu'en essayant de dénigrer et de déprécier la valeur du chemin de fer central, cette partie de la ligne comprise entre Norton et Chipman, construite il y a quelques années déjà, avant que la nouvelle voie fut entreprise, les commissaires disent à la page 19 du rapport:

La province a obtenu, non pas quarante et quelques milles mais quinze milles de chemin de fer, quelques voies d'évitement et une quantité de matériel roulant, coûtant entre $20,000 et $30,000.

Or, monsieur l'Orateur, dans le rapport lui-même, il est déclaré que le nouveau matériel roulant acheté par la compagnie s'élevait à $26,000. Le rapport indique aussi, à la page 74, que l'on a acheté du nouveau matériel roulant pour une somme de $23,779.88.

Ces deux chapitres réunis forment un total de $53,000 valant de nouveau matériel roulant, et cela en plus du matériel roulant faisant partie de l'acquisition du Central Railway. J'hésite beaucoup à croire que le chiffre de $23,779, soit exact, parce que le rapport de l'auditeur général de la province du Nouveau-Brunswick en 1907 estime le matériel roulant nouveau à un peu plus de $30,000. Mais en admettant que la somme ne soit que de $23,779, comme le déclare ce rapport, vous avez ici une estimation du matériel roulant sur la voie ferrée, en comprenant ce qui a été acheté comme faisant partie du Central, s'élevant à une somme de $78,500—une voie ferrée assez bien outillée en fait de matériel roulant.

M. R. L. BORDEN: Où est l'autre chapitre?

L'hon. M. PUGSLEY: Il forme ce qui a été pris comme partie du Central. Il peut se trouver dans un des documents et non pas dans le rapport. Dans un autre passage, ces commissaires parlent du capital des promoteurs. Mon honorable ami (M. Crothers) a fait allusion à ceci comme étant une preuve qu'il y avait eu une erreur de clavigraphe dans le rapport, erreur à laquelle on ne devait pas prêter beaucoup d'attention. Cela peut difficilement être considéré comme une erreur de clavigraphe au sens ordinaire du mot, parce que c'est le rapport imprimé qui a été signé par les commissaires, qui a été adressé au secrétaire provincial et qui a été présenté à la législature comme étant le rapport de ces commissaires. La preuve que ce rapport a été relu par les commissaires avant qu'ils ne le signent et après qu'il fut imprimé, est établie par le fait qu'ils ont eu grand soin d'insérer au commencement certain errata. Par exemple:

Page 55, 26ième ligne: En outre du pont de la Salmon-River il y a, etc., " 60 " au lieu de " 50 ".

Page 55, 38ième ligne: " Compagnie d'ingénieurs " au lieu de " ingénieurs provinciaux ".

Page 55, 19ième ligne, insérez: " Comme il a été dit " après les mots " ce n'est pas ".

Ce sont les erreurs qu'ils ont corrigées dans ce rapport imprimé avant de le signer. Ils n'ont pas signé une copie cla-

vigraphiée, mais ils ont signé le rapport imprimé et c'est celui qui a été présenté comme étant le rapport de la commission. Or, à la page 63, ces commissaires essaient d'augmenter l'importance du grand montant de capital qui a été distribué parmi les promoteurs, parce qu'ils emploient ce langage—le langage de l'exagération, calculé pour jeter du ridicule sur les promoteurs et pour montrer qu'ils avaient une vision de grande fortune en faisant la distribution de ce grand montant de capital.

A première vue, le but des promoteurs tel qu'il avait été déclaré, était de développer les mines de charbon du comté de Queen. Des hommes d'affaires respectables et responsables dans les différentes parties de la province, ont été invités à prêter leurs noms comme directeurs et par le fait que $430,000 sur un total de $500,000 de capital autorisé ont été distribués comme parts de fondateurs, nous concluons que les parties intéressées avaient la vision d'énormes profits dans l'avenir, avec la certitude absolue de n'encourir aucune perte personnelle.

M. CROCKET: L'honorable ministre (M. Pugsley) pense-t-il que ce fût là une erreur faite de propos délibéré?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai vu un si grand nombre d'erreurs dans ce rapport qu'il est difficile pour moi de distinguer celles qui sont faites de propos délibéré et celles qui sont le résutat d'inattention. Je ne peux pas imaginer que des hommes justes, des hommes dont le jugement est sain, des hommes qui ne sont animés que du désir d'exposer simplement les faits, puissent faire les déclarations qui sont contenues dans ce rapport. Pourquoi ont-ils ignoré les dépositions sur ce point? Ces commissaires avaient eu la preuve dans la déposition de M. Skinner, qu'après la formation de la compagnie, ceux qui y étaient intéressés, avaient entrepris de l'organiser pour développer les mines de charbon et avaient fait un changement relativement à la distribution de ce capital et ils savaient que ces actions avaient été données au juge Trueman par M. Skinner, pour les garder en fidéicommis au nom de la compagnie. Cette déclaration, monsieur l'Orateur fut faite à la législature, en réponse à une question posée par le chef de l'opposition, et on déclara que ce capital était gardé en fidéicommis au nom de la compagnie à l'exception de quelques actions qui avaient été vendues pour se procurer de l'argent, en vue de faire le travail préliminaire qui tendait au développement des mines de charbon.

Et, dans ces circonstances, à quoi vous attendriez-vous? Bien que le juge Trueman soit mort ne vous attendriez-vous pas à ce que dans son coffre-fort, parmi ses papiers personnels et confidentiels on aurait trouvé ses parts de capital qui lui ont été confiées en fidéicommis par la compagnie? Et pourtant, monsieur l'Orateur, ces commissaires furent si effrayés de penser qu'ils pourraient découvrir quelque vérité relativement à ces actions, vérité qui empêcherait le bruit de se répandre qu'elles avaient été données pour le bénéfice probable de membres du Gouvernement, qu'ils ne se sont jamais adressés aux exécuteurs testamentaires du juge Trueman pour leur demander de leur montrer si oui ou non ces titres étaient dans son coffre-fort et d'après les informations que j'ai reçues du juge Trueman de son vivant, je n'ai pas l'ombre d'un doute que ces actions, quand on en fera l'examen, si on le fait, seront trouvées parmi ses papiers à la place où on devait s'attendre à les trouver puisqu'elles lui avaient été confiées.

A ce propos je parlerai d'une autre affaire. On a montré que par l'ordre daté du 6 août 1903, des obligations de cette compagnie avaient été confiées au juge Trueman dans le but de compléter le titre du Central Railway, parce que, comme je vais vous l'expliquer, Evans et Elkin n'étaient pas capables de compléter le titre parce qu'ils étaient propriétaires des obligations seulement et d'une partie dont il restait environ $300,000 au pair, hors de leurs mains. Ils savent qu'une certaine quantité d'obligations ont été remises au juge Trueman pour lui permettre ainsi qu'à M. Allen de compléter le titre de la propriété et ces commissaires n'ont pas fait la moindre enquête sous serment, n'ont jamais convoqué personne relativement à la propriété du juge Trueman, pour s'assurer si l'on avait oui ou non tenu un compte de ces obligations. Quelle est l'explication qu'ils donnent de cette conduite? Qu'ayant fait quelque recherche, ils pensaient qu'il n'était d'aucune utilité d'avoir une déposition relativement au défunt juge Trueman. Le juge Trueman était un homme d'une très grande intégrité, un homme occupant une position très élevée et très honorable à Saint-Jean, un homme qui avait été pendant un grand nombre d'années juge au tribunal des successions de cette ville et qui au moment de sa mort était président du bureau des commissaires des écoles, un homme universellement respecté et sur l'honneur et l'intégrité de qui chacun pouvait avoir une confiance absolue.

Quand ces obligations lui furent confiées, en vue de parfaire le titre de propriété du chemin de fer central, nous savions tous qu'il remplirait fidèlement et honorablement sa mission; et lorsque plus tard il fut rapporté à M. Sharpe, le vérificateur que la compagnie avait dû payer le montant de l'option primitive, le montant qu'la compagnie était tenue de payer à Evans et Elkins, ou à quiconque recevrait le dépôt de l'argent en vue de parfaire le titre, M. Sharpe crut et avec raison, et nous

étions tous justifiés de croire que la somme qu'il avait été convenu primitivement de payer pour le chemin de fer central avait été réellement payée pour parfaire le titre, et cette somme c'était $180,000. Pourtant, bien que les commissaires dans ce rapport cherchent à discréditer généralement la conduite des fonctionnaires de la compagnie, ils n'ont pas jugé nécesaire de faire une enquête sous serment quant à la nature des documents ou à la nature des pièces en la possession du juge Trueman, relativement à la nature de ces obligations ou autres questions se rattachant à la compagnie " New Brunswick Coal and Railway ".

L'hon. M. FOSTER: Malheureusement je suis rentré un peu tard et je voudrais bien me rendre compte de ce que comporte la déclaration de l'honorable ministre. Dois-je comprendre qu'il a voulu parler des 4,300 actions qui, d'après le rapport de la commission. . .

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député se trompe de 1,000 p. 100; il s'agit de 430 actions.

L'hon. M. FOSTER: Nous concevons que c'est une erreur typographique comme il arrive quelquefois au ministre d'en commettre. Dans tous les cas, ma question a rapport à ces actions. Dois-je comprendre que ce nombre d'actions aurait été, par décision des directeurs, transférées au juge Trueman, et que pour expliquer pourquoi moins de $180,000 aurait été payé pour l'achat du chemin de fer central, il dit que pour à peu près $40,000 de ces obligations aurait été transférés au juge Trueman pour parfaire le titre. Est-ce là la déclaration faite par l'honorable ministre?

L'hon. M. PUGSLEY: Je vais répéter ma déclaration afin qu'il n'y ait pas d'erreur possible. Il appert par le témoignage de M. Skinner que les plans de la compagnie avaient été modifiés; on se proposait de former une compagnie de charbonnage et M. Skinner avait livré au juge Trueman ces actions qui lui avaient été attribuées, à peu près 430 parts. Il a été déclaré à la législature comme on le verra dans les rapports synoptiques dans une réponse à une question qui m'avait été posée, que ces actions étaient pour le bénéfice de la compagnie; et comme je l'ai dit, je n'ai pas l'ombre d'un doute que si les exécuteurs testamentaires du juge Trueman avaient été appelés à rendre témoignage et avaient été priés de regarder dans le coffret où étaient gardés ses papiers privés, on y aurait trouvé les titres de ces actions.

C'est ce que je conjecture, et c'est ce qui aurait dû arriver. Or, en dépit de la déclaration de M. Skinner, établissant qu'il avait remis ces actions au juge Trueman, et bien qu'on eût produit à l'enquête l'ordre donné au gérant de la compagnie "Royal Trust" le 6 août 1903, de livrer ces obligations qui devaient le mettre à même de parfaire le titre du chemin de fer central, les commissaires n'ont pas fait comparaître les représentants de la succession du juge Trueman, et pour expliquer leur inaction dans la circonstance, ils se sont bornés à dire que, d'après les renseignements qu'on leur avait fournis, ils ne voyaient aucun avantage à faire comparaître ces représentants.

M. CROCKET: Le ministre veut-il dire que les obligations ont été remises au juge Trueman pour lui permettre de faire l'acquisition du reliquat des actions du chemin de fer central?

L'hon. M. PUGSLEY: Pour parfaire le titre du chemin de fer central.

M. CROCKET: Quand le ministre dit " pour parfaire le titre ", entend-il pour faire acquisition du reliquat des actions?

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout, pour parfaire le titre; le juge Trueman a été chargé de faire tout ce qu'il était nécessaire pour parfaire le titre.

M. R. L. BORDEN: Qu'est-ce qui était nécessaire?

L'hon. M. PUGSLEY: Toute chose nécessaire. Dans le cours des événements, la minorité des actionnaires, à ce qu'on rapportait, prétendait que ces porteurs d'obligations de Philadelphie n'étaient pas les véritables propriétaires de ces obligations, mais qu'ils avaient avancé des fonds sur la garantie de ces obligations, et qu'ils étaient dans la situation de créanciers-hypothécaire en possession, et elle ne voulait pas que Evans et Elkins eussent toute cette somme de $180,000, moins ce qui allait aux porteurs d'obligations des Etats-Unis; et l'enquête établit que MM. Evans et Elkins (ou M. Evans seul) étaient convenus avec MM. Allen et Trueman de faire tout ce qui était nécessaire pour tranquilliser la minorité des actionnaires et prévenir toute contestation de nature à les empêcher d'obtenir le titre; Evans et Elkins finalement consentirent à ce qui leur fût payé à peu près $38,000 de moins que ce que comportaient l'option et la convention primitive.

M. LENNOX: L'honorable ministre a déclaré qu'il n'avait pas toute la preuve en main; mais prétend-il que M. Evans déclare dans son témoignage qu'ils étaient autorisés à céder des actions pour satisfaire la compagnie du chemin de fer central de la manière dont le ministre l'indique.

L'hon. M. PUGSLEY: L'enquête établit qu'ils étaient autorisés à se servir d'une partie de l'argent provenant de la vente pour parfaire le titre.

M. LENNOX: Je n'ai pas relevé pareille constatation dans les témoignages bien que j'en ai fait la lecture.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est le souvenir qui m'en est resté; et en effet, nous lisons dans les témoignages que dans une circonstance où M. Evans a donné à la compagnie un reçu de $60,000, représentant les quatre premiers versements de $15,000 chacun, il fut effectué une réduction par M. Allen en conformité d'une entente clonclue entre eux, réduction proportionnelle au montant. Cela se trouve dans les témoignages, et il y est fait allusion dans le rapport. J'y reviendrai plus tard. Pour le moment, je me borne à dire que ces obligations ont été utilisées, et je n'en ai pas le moindre doute, légitimement, convenablement et honnêtement utilisés en vue de l'acquisition du titre. Evans et Elkins n'étaient pas les propriétaires du chemin de fer central. Ils ne détenaient que les deux tiers des actions et une partie des obligations; aussi, en vue de protéger le titre et d'exécuter leur promesse de vendre, ils auraient été obligés, si la minorité des actionnaires avait refusé son consentement, d'intenter une poursuite en liquidation; et mes honorables collègues de la gauche, notamment ceux de la profession d'avocats, se rendent compte de ce que comporte une telle procédure, lorsqu'un créancier hypothéquaire cherche à liquider une hypothèque contre le gré de la minorité. Il aurait fallu attendre des mois et peut-être des années avant d'obtenir un résultat, aussi, se montrèrent-ils disposés à transiger avec MM. Allen et Trueman en vue de donner satisfaction à la minorité des actionnaires et obtenir un titre parfait; et c'est ce qui fut effectué sans les frais et les détails d'un procès en liquidation d'hypothèque.

L'hon. M. FOSTER: A quelle date M. Trueman est-il décédé?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne saurais le dire en ce moment. Il y a deux ans je pense. Maintenant je vais vous donner un autre exemple. . .

L'hon. M. FOSTER: Le ministre en sa qualité de représentant du Nouveau-Brunswick et de membre de la compagnie s'est-il convaincu par l'examen des documents, et grâce à sa connaissance exacte de ce qui s'était passé, que le titre avait été rendu parfait?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; il a été donné un certificat à cet effet?

L'hon. M. FOSTER: Par qui?

L'hon. M. PUGSLEY: Par M. Trueman ou M. Skinner. Des recherches ont été faites, le titre a été rendu parfait, et dans l'intervalle il a été retenu pour $541,000 d'obligations comme garantie jusqu'à ce que les actes eussent été enregistrés et le titre rendu parfait. MM. Evans et Elkins convinrent de le donner, mais ils n'étaient pas en mesure de le faire sans la coopération des autres actionnaires.

Comme nouvelle preuve de la témérité de ces commissaires, de leur insouciance, je renvoie à la page 25 de ce rapport; on y trouvera l'affirmation suivante:

> Des sommes importantes, formant en tout $190,873.04 ont été de temps à autre dépensées à ce qu'on prétend en améliorations sur le chemin de fer central entre le mois de juillet 1902 et le 31 mars 1908; et sur le tronçon de 15 milles et ses embranchements du 1er juillet 1904, au 31 mars 1908.

On allègue ici qu'une somme importante a été dépensée en améliorations sur le chemin de fer central; et l'on voudrait en conclure que le chemin ne pouvait primitivement valoir la somme qu'on en a donnée. Or, si vous vous reportez à la page 74, vous constaterez que, sur une dépense de $190,873.04, la somme importante de $23,779.88 a été affectée entièrement à l'achat de nouveau matériel roulant. Cependant, dans une autre partie de ce rapport, on affirme que la somme entière est allée en améliorations au chemin de fer. Je signale cette contradiction comme preuve de la négligence outrée avec laquelle ces commissaires apparemment ont fait préparer ce rapport, et l'ont présenté comme exposé des faits quand il s'y trouve tout ce que l'on voudra sauf les faits. Voici quelque chose de pis encore: Prenez la page 14 de ce rapport, vous y verrez une déclaration terrible, un acte d'accusation des plus catégoriques:

> Ce que nous en disons est pour faire voir le défaut absolu de comptabilité.

Qu'est-ce à dire? Cela ne signifie-t-il pas que la preuve établie un manque absolu de comptabilité, qu'on ne faisait rien pour garder mémoire des dépenses de cette compagnie? En outre, dans une autre partie du rapport, les commissaires constatent qu'on prétendait que la compagnie " Barnes Construction " tenait des livres, mais que ces livres avaient été détruits et n'ont pas été produits devant eux. Or, monsieur l'Orateur, reportez-vous à une autre partie de ce rapport, vous constaterez qu'ils y parlent de la crédibilité de M. Shannon dans ses déclarations relatives à l'intérêt et au prix de construction de ce chemin. Ils déclarent, à la page 22 que M. Shannon:

> ....avait eu le bénéfice de la déclaration de M. Evans, de l'accès aux livres de la compagnie " James Barnes Construction "..... et de tous les renseignements qu'il avait pu obtenir de M. Sharpe le vérificateur de la compagnie.

Ainsi, ils déclarent formellement ici que M. Shannon a eu accès aux livres de la

compagnie "James Barnes Construction", avantage qu'ils n'ont pas eu; et sur une autre page ils déclarent qu'on a prétendu que la compagnie "James Barnes" tenait des livres, mais que ces livres ont été détruits. Ils mettent en doute la déclaration de James Barnes, lequel a juré qu'ils avaient des livres, qu'une fois les travaux terminés, les comptes réglés, les opérations terminées, quatre ans avant que cette enquête eut été inaugurée, les livres avaient été perdus ou détruits, n'étant plus d'aucune utilité pour lui; et sur une autre page du rapport ils affirment catégoriquement, comme nous savons tous du reste, que M. Shannon a eu l'avantage de compulser avec soin les livres de la compagnie "James Barnes Construction". Manque absolu de comptabilité, disent-ils!

Consultez la page 8 de ce rapport et comparez cette déclaration à l'effet qu'il y avait absence complète de comptabilité.

Des livres de comptes avec ce que vous trouvez-là....

Y est-il dit:

....ont été tenus relativement à l'exploitation du chemin de fer dans les bureaux de la compagnie à Norton. Outre les recettes et les frais d'exploitation, ces livres indiquent les sommes dépensées pour améliorations en dehors du coût de la section de quinze milles et des embranchements, et ils ont été bien tenus.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre est-il convaincu qu'il expose cela loyalement?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, absolument, mot à mot, tel que le rapport le donne. Puis, revenons à la déclaration du coût de la nouvelle voie ferrée. Ces commissaires ont envoyé leurs émissaires dans toutes les directions, ils ont assigné les fonctionnaires, M. Barnes, M. Evans, M. Fowler, les commis à Norton et d'autres et, monsieur l'Orateur, après que tout cela est fini, que font-ils? Ils adoptent exclusivement la déclaration de M. Evans, l'ingénieur en chef et le gérant de la compagnie à Norton, quant au coût de la section de 15 milles et des embranchements. Laissez-moi vous lire ce qu'ils disent sur ce point à la page 21. Après avoir passé des mois et des mois à s'efforcer de découvrir ce que coûte le chemin, dans l'espoir de pouvoir discréditer quelque membre du Gouvernement ou quelque ami du Gouvernement relativement à ces affaires, que disent-ils?

,L'estimation du coût fait par M. Evans est très méthodique et très complète. Il évalue le coût de la section de quinze milles et des embranchements à $316,626.33. Ce sont les chiffres que nous avons adoptés.

On a compté jusqu'aux 33 sous. Qui était M. Evans? c'était l'ingénieur en chef et le gérant général de la compagnie. Il avait charge du bureau à Norton où se trouvait le département des fortes dépenses de la compagnie et où il convenait de tenir les comptes. En mars 1904, nous avions présenté à la législature un exposé du coût jusqu'au 31 mars 1904, ce coût étant de $321,000, soit tout juste $5,000 de plus que M. Evans avait calculé le 1er janvier 1904. En fin de compte, ces commissaires, après leur longue enquête de plusieurs mois, adoptent l'estimation de M. Evans comme étant l'estimation exacte du coût de la section de 15 milles et des embranchements. Ils disent qu'il n'y a pas eu de comptabilité. Comment M. Evans en est-il arrivé à faire cette déclaration. Elle n'a pas été faite pour cette enquête; elle a été faite il y a quatre ans. Elle a été alors soumise au Gouvernement et à la législature comme étant le coût exact de la nouvelle ligne et de ses embranchemnts. Je veux déclarer, monsieur l'Orateur, que, de mois en mois, durant tout le temps de l'exécution de ces travaux, M. Evans comme ingénieur en chef, a fourni à la compagnie et à moi-même comme représentant du Gouvernement, un exposé complet et détaillé du coût, fait minutieusement, comme les ingénieurs des compagnies de chemins de fer préparent ces exposés, et nous avons su de mois en mois exactement combien le chemin avait coûté. Ces exposés de M. Evans ont été produits et mis en liasses au bureau du conseil exécutif. J'en ai un exemplaire, et si quelqu'un veut l'examiner il verra que les détails y sont très circonstanciés. Il me semble que c'est là une réfutation de la déclaration à l'effet qu'il y avait absence complète de comptabilité. Il y avait les livres de la compagnie de construction James Barnes, qui ont été tenus lorsque cette compagnie avait l'entreprise et aussi lorsqu'elle faisait exécuter les travaux à la journée moyennant un pourcentage, et, comme la commission l'admet, il y avait à Norton des livres indiquant toutes les recettes et les dépenses du chemin, et toutes les améliorations faites sur le chemin, s'élevant à bon nombre de piastres. La commission dit que l'exposé de M. Evans, l'ingénieur en chef de la compagnie et son gérant, est très méthodique et très complet, et elle l'adopte jusqu'au dernier sou, comme étant un exposé exact du coût de la construction des 15 milles et des embranchements.

L'hon. M. FOSTER: Est-ce que je me trompe en pensant que M. Barnes n'était pas un membre de la compagnie mais un entrepreneur?

L'hon. M. PUGSLEY: M. Barnes était entrepreneur, mais plus tard, lorsque l'entreprise lui a été enlevée, il est devenu le gérant des travaux de construction de la compagnie. Il était de son devoir de tenir des comptes. Il en a tenu et je crois que ses comptes étaient exacts. Ils ont été soumis à l'inspection de M. Sharpe, l'apu

rateur, et à l'inspection de M. Shannon, l'apurateur du Gouvernement. Il faut se rappeler que ces travaux ont commencé dès 1901, il y a sept ans. Il est très facile de parler maintenant que, malheureusement, le secrétaire de la compagnie est décédé. L'avocat de la compagnie est décédé. L'apurateur de la compagnie qui, pendant des mois a examiné à fond tous ces comptes—car, lorsque les travaux ont été à peu près achevés nous avons jugé nécessaire de faire faire une vérification complète et exacte—lui aussi est décédé. M. Winslow est décédé et le vice-président de la compagnie est décédé. Voici cinq gentlemen qui étaient intimement liés à la compagnie et qui sont décédés depuis que le chemin est achevé. Et ces commissaires semblent croire que c'est presque notre faute, comme si nous devions répondre de ce qui a été fait ou de ce qui aurait du être fait par ces messieurs, de leur vivant.

Voilà, monsieur l'Orateur, ce que nous avons fait dès le début en fait de comptabilité, lorsqu'il s'est agi de l'organisation: En premier lieu, nous avons fait inspecter les houillères; nous avons envoyé un comité du conseil pour constater l'existence des houillères, et nous avons chargé ce comité de s'enquérir des marchés possibles. Nous nous sommes mis en communication avec M. Blair qui était alors ministre des Chemins de fer et des Canaux et nous l'avons informé que nous étions sur le point d'exploiter des houillères, s'il était possible de le faire et si nous arrivions à nous convaincre de l'opportunité de cette tentative. Un grand nombre de tentatives avaient été faites dans ce but, mais vu la nature coûteuse des travaux à faire pour se rendre de Chipman à Minto, on n'avait pu réussir à faire ce prolongement. Et il y avait, près de la surface et pouvant être extraits facilement de vastes gisements inexploités de houille, estimés à environ 100,000,000 de tonnes et appartenant à la province. Nous nous sommes mis en communication avec M. Blair, comme je l'ai dit, et nous lui avons demandé si, dans le cas où le chemin de fer serait construit, il s'engagerait à ce que le chemin de fer intercolonial achetât une certaine quantité de houille chaque année. J'ai en ma possession une lettre de M. Blair, que je montrerai volontiers à tous ceux qui voudront la voir. Comme ministre des Chemins de fer, il dit que, dès que le chemin de fer sera achevé, et l'on espérait qu'il le serait l'année suivante, le Gouvernement achèterait, pour le chemin de fer intercolonial 30,000 tonnes de houille, pourvu qu'elle fut de bonne qualité et que le prix fut raisonnable. Il ajoutait que, dans ces conditions, la compagnie pourrait compter sur une vente à l'intercolonial d'environ 60,000 tonnes par année. Cela seul ouvrait une bonne perspective à la compagnie. Cela devait donner un bon trafic à environ 60 sous la tonne, ce qui aurait fait $36,000 par année, et aurait donné à la province un droit régalien de 10 sous par tonne. Puis l'on s'est informé auprès des manufacturiers qui s'étaient servi de cette houille, et l'on a constaté qu'elle était très appréciée et que l'on pouvait s'attendre à un fort débit à Saint-Jean. On a prétendu que certains gentlemen qui étaient entrés dans cette compagnie n'y avaient pas mis leur propre argent.

Je déclare franchement—et cela a été dit à la législature et au peuple en 1901, et nous avons eu une élection générale, et le peuple a approuvé nos efforts pour développer ces houillères—qu'il n'a jamais été compris que ces messieurs devaient y mettre leur argent. Le cas est absolument analogue à celui d'une compagnie qui a été légalement constituée par la législature du Nouveau-Brunswick, l'autre jour, dans le but de s'efforcer d'assurer la construction d'un chemin de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean. Des gens appartenant à l'un ou à l'autre des deux partis politiques se sont unis pour former une compagnie afin de construire cette ligne pour la plus grande commodité du peuple. Il n'est pas entendu, il n'est jamais entendu en pareil cas, que ces gens vont mettre leur propre argent dans cette entreprise. Ces messieurs ont été réunis. Ce sont, comme le dit le rapport, des hommes occupant une haute position, des hommes intègres, des hommes qui, dans leur patriotisme, désiraient voir exploiter ces houillères. Ils se sont associés dans cette compagnie. Je devrais ajouter qu'un arrangement a été conclu dans le temps avec M. Blair pour avoir des rails du gouvernement fédéral, lesquels devaient être payés en houille de temps à autres. Après avoir fait cet arrangement, nous avons cru que nous pourrions, avec des obligations garanties au montant de $250,000, assurer la construction du chemin de fer entre Chipman et Fredericton. Les estimations des ingénieurs démontraient qu'il y aurait une marge suffisante pour cela ainsi que pour acquérir un modeste matériel roulant. Puis il s'est agi de savoir comment la compagnie pourrait, en attendant, se tirer d'affaires au point de vue financier, vu que, aux termes de la législation que nous avons d'abord proposée en 1901 et qui a été adoptée, aucune de ces obligations ne devait être garantie avant l'achèvement du chemin. Nous avons cru alors que, même à cette condition, pourtant assez difficile, le chemin pourrait être achevé. La compagnie de construction James Barnes a fait une soumission pour les premiers 15 milles, et une autre soumission a été reçue de M. Wheaton pour la même section. La soumission de M. Wheaton était un peu plus basse que celle de M. Barnes, et je

remarque que l'on a beaucoup blâmé la compagnie, et qu'on m'a blâmé moi-même indirectement, je suppose, comme membre "ex-officio" de la compagnie, parceque nous avons consenti à permettre à M. Wheaton de se retirer, et adjugé l'entreprise au soumissionnaire suivant, la compagnie de construction James Barnes.

Si j'eusse été consulté—je ne me rappelle pas si je l'ai été ou non, mais il est très probable que je l'ai été—je vais vous dire pourquoi j'aurais approuvé l'adjudication de l'entreprise à la compagnie de construction James Barnes au lieu de M. Wheaton. M. Wheaton était un entrepreneur de beaucoup d'expérience, il est vrai, mais il avait échoué dans des entreprises de chemin de fer. Il était sans ressources, et il lui eut été tout à fait impossible d'exécuter les travaux à moins qu'il n'eut été cuter les travaux à moins qu'il n'eût été provisoires.

D'un autre côté, M. Barnes, par l'entremise de MM. Thompson et Whitehead, réussit à faire un arrangement avec la People's Bank du Nouveau-Brunswick pour obtenir l'argent nécessaire au parachèvement des 15 milles de chemin; M. Barnes avait consenti à leur payer la faible commission de ½ p. 100, pour avoir garanti les billets de la compagnie et lui avoir obtenu l'argent dont il avait besoin pour continuer les travaux.

Il est donc évident qu'il valait mieux accepter la soumission de la compagnie de construction James Barnes, bien qu'elle fût de $4,000 ou $5,000 plus élevée que celle de M. Wheaton. Cependant, sans rien connaître, apparemment des circonstances, les commissaires dénoncent cette opération comme un acte très répréhensible et attribuent une grande partie des embarras survenus par la suite au fait que l'entreprise a été concédée à la compagnie de construction James Barnes, et non à M. Wheaton.

L'hon. M. FOSTER: L'honorable ministre peut-il indiquer la page du rapport où les commissaires font cette déclaration?

L'hon. M. PUGSLEY: Il en est question à la page 6, mais dans un autre endroit, page 55, ils attribuent les difficultés survenues plus tard, en grande partie à ce fait. On me dit que MM. Thompson et Whitehead n'ont jamais exigé la commission qu'ils devaient recevoir, parce que l'entreprise n'avait pas réussi comme ils s'y attendaient.

J'ai dit que les commissaires parlent de l'état de M. Evans, qui porte les dépenses à $316,626.33, comme d'un état très explicite et très clair, or, je ferai observer que cet état ne tient pas compte de l'intérêt pendant la construction, intérêt que les commissaires portent à $28,234. Et il ne faut pas oublier, que cela ne représente l'intérêt sur le coût de la construction que jusqu'à la date du parachèvement de la ligne principales, au mois de janvier 1904.

L'hon. M. FOSTER: Je suppose que l'intérêt sur le coût de la construction, veut dire l'intérêt sur l'argent nécessaire. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Sur ce qui est représenté par cette somme de $316,626.33.

L'hon. M. FOSTER: Cela comprendrait l'escompte, les commissions, etc.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, l'escompte. En parlant de M. Evans, je crois devoir expliquer qu'il a pris connaissance de ce rapport, et en constatant la faible somme que les commissaires allouent pour l'intérêt, il m'a écrit pour me dire ce qu'il pense des intérêts qui ont été payés pendant la période finissant le 1er juillet 1905, quand les commissaires sont entrés en scène et je donnerai lecture de sa lettre à la Chambre. Je considère qu'elle a beaucoup de poids, car c'est un homme très consciencieux dont les commissaires font grand cas. Voici sa lettre:

Montréal, 29 avril 1909.

Cher M. Pugsley,—Je vous transmets un état des intérêts dans l'affaire du chemin de fer central que je considère être un état exact des intérêts sur les sommes avancées pour la construction, l'amélioration et l'achat du chemin de fer central, et sur les déficits dans l'exploitation.

ETAT DES INTERETS PAYES DANS L'AFFAIRE DU CHEMIN DE FER CENTRAL.

$316,626.	Etat de M. Shannon, quant à l'intérêt, jusqu'au 1er janvier 1904..	$28,234
	Intérêt du 1er janvier 1904 au 1er juillet 1905, à 4 p. 100..	18,997
77,000.	Améliorations du 1er août 1902, au 1er juillet 1905, divisées comme suit:	
	$16,000, du 1er août 1902, au 1er juillet 1905, à 7 p. 100.. ..	2,240
	$16,000, du 1er août 1903, au 1er juillet 1904, à 7 p. 100..	1,120
	$45,000, du 1er juillet 1904 au 1er juillet 1905, à 7 p. 100; en calculant que cette somme a été due pendant 6 mois, en moyenne..	1,575
17,000.	Déficits dans l'exploitation, du 1er août 1902, au 1er juillet 1905; en calculant une moyenne de $10,000, pendant 3 mois, à 7 p. 100..	2,100
180,000.	Du 1er juillet 1903, au 1er juillet 1905, à 4 p. 100..	14,400
	Au moins $70,000 de cette dernière somme avait été empruntés avant l'émission des obligations, pour au moins un an, à 7 p. 100..	4,900
	Représentant le total des intérêts, au 1er juillet 1905.	$73,566

Au lieu de cette somme de $28,234, qu'allouent les commissaires voici un état que j'ai préparé. Je ne sais pas jusqu'à quel point il est exact; il est possible qu'il soit très incomplet, car occupé comme je l'ai été

à Ottawa, je n'ai pas eu l'avantage de visiter les différentes banques, comme les commissaires, pour en obtenir, s'ils l'avaient voulu, un compte exact de tous les intérêts. Quoi qu'il en soit, je donnerai connaissance de cet état à la Chambre, et l'honorable député et les membres de la gauche, s'ils le jugent à propos, pourront en signaler les erreurs, s'il y en a.

Il est hors de doute, comme je l'ai expliqué cet après-midi et comme le démontre M. Evans, que les commissaires ont absolument négligé de tenir compte de l'intérêt, entre le 1er janvier 1904, et le 1er juillet 1905, sur l'ensemble des dépenses. Il y a encore l'intérêt sur le coût du chemin de fer central et d'autres dépenses, pendant plusieurs années, et à venir jusqu'au 1er juillet 1905, dont les commissaires n'ont pas tenu compte. Il y a encore les déficits dans l'exploitation qui a commencé en 1902, et qui en 1903 avait atteint le chiffre de $17,000, sur lesquels les commissaires n'accordent aucun intérêt. Il reste encore diverses autres sommes dont il n'est pas tenu compte, sans compter qu'on a déduit environ $5,000 sur l'intérêt, durant la dernière période.

Avant de passer à un autre sujet, je désire donner quelques explications sur les moyens employés par la compagnie pour se procurer les capitaux nécessaires et sur la manière dont le chemin a été construit. J'ai déjà dit que M. Evans—un ingénieur très capable, dans lequel les commissaires ont pleine confiance, puisqu'ils ont accepté son état, quand au coût de la construction—avait la direction des travaux à Norton.

Les quartiers généraux, pour tout ce qui concernait la construction, étaient à Norton. Il fut convenu que toutes les opérations financières se feraient à la "People's Bank", à Fredericton. De temps à autre, l'ingénieur envoyait un état provisoire des travaux et la compagnie donnait un billet représentant le prix de ces travaux, moins un certain percentage; ce billet était endossé par le sénateur Thompson et M. Whitehead et le constructeur allait le faire escompter à la banque.

C'est ainsi que tout ce passait, et l'on conviendra que c'était le meilleur mode à suivre pour assurer la construction du chemin. Les travaux continuèrent de cette manière pendant un temps assez considérable. M. Geo. W. Allen était le secrétaire de la compagnie, et il devait remplir les fonctions ordinaires d'un secrétaire. C'est pour cela qu'il était payé et c'est ce qu'on attendait de lui. Il passait pour un homme d'affaires habile, et jusqu'à ce moment personne n'avait soupçonné son intégrité et il savait parfaitement ce qu'il avait à faire. C'était un homme compétent, sous tous les rapports. De temps à autre, il recevait un état provisoire de l'ingénieur, il en déduisait 10 p. 100 et préparait un billet qui devait être signé par le trésorier et le président de la compagnie; ce billet était remis à la compagnie de construction qui le faisait escompter.

Il vint un temps où il fallait se procurer de l'argent ailleurs, car la People's Bank ne se souciait pas de faire de nouvelles avances, et c'est pourquoi la compagnie s'adressa à d'autres banques. On peut voir par le rapport des commissaires qu'un emprunt fut négocié avec la Banque de Montréal, à Fredericton, et un autre avec la Banque British North North America, de la même ville.

Il y a une chose à remarquer dans le rapport des commissaires. Ils prétendent ne pas pouvoir retracer l'emploi de l'argent provenant des billets ainsi escomptés à la Banque de Montréal et à la Banque British North America, parce que, disent-ils, l'argent provenant de ces billets, au lieu d'être entré au crédit de la compagnie, avait été payé au comptoir, sur des chèques d'escompte. Ils ne disent pas qui avait signé ces chèques d'escomptes, mais ils laissent entendre que c'était peut-être moi, ou M. Tweedie, l'autre directeur *ex-officio*, nommé par le Gouvernement, qui avait négocié ces emprunts. Cependant, ils ont dû voir les chèques d'escomptes, et constater qu'ils étaient signés par G. W. Allen, le secrétaire de la compagnie. Mais ils n'en disent rien. Ils ne disent pas qui a signé les chèques d'escompte, et laissent les gens libres de supposer ce qu'ils voudront, selon leurs dispositions et leurs désirs.

N'aurait-il pas été plus juste, plus équitable de dire qu'ils avaient vu les chèques, qu'ils étaient signés par G. W. Allen, le secrétaire de la compagnie, ce qui aurait permis de retracer l'argent jusqu'à la compagnie? Quand, à la lecture du rapport, j'ai constaté cette étrange omission, j'ai cru que les commissaires et leur avocat, avaient voulu laisser entendre que cet argent avait pu aller dans la poche de M. Pugsley, ce qui aurait été un grand pas de fait, dans l'accomplissement de la mission qui leur avait été confiée, mission qui consistait à faire un rapport assez compromettant pour m'obliger à sortir du cabinet.

Plus tard, d'autre billets furent escomptés à la Banque du Nouveau-Brunswick, à Saint-Jean, et la compagnie obtint un prêt de la "Canada Permanent".

Je dirai un mot encore, de M. Allen. Je suppose qu'il tenait un mémoire des billets donnés, à différentes dates, par la compagnie. Je suppose aussi qu'il tenait un mémoire de tous les chèques qu'il donnait, quand les billets étaient déposés au crédit de la compagnie et que par les talons, ou par les chèques eux-mêmes, il était facile de constater à l'ordre de qui ils étaient

payables, car il n'avait pas l'habitude de payer autrement que par chèque. Je suppose de plus, qu'il tenait un livre de caisse, où étaient entrés les billets escomptés. Cependant les commissaires déclarent qu'ils n'ont pas pu constater pourquoi ces chèques avaient été donnés, aux banques de Fredericton, parce que, disent-ils, les banques avaient remis les chèques.

Mais si ces chèques ont été remis, ils ont dû l'être, en temps et lieu, à M. Allen, secrétaire de la compagnie. Il n'y a rien de suspect dans le fait qu'une banque remet ses chèques. Chaque mois, lors de la signature de la feuille de balance, soit au crédit soit au débit, les banques remettent les chèques. Cependant on signale, comme quelque chose de suspect, le fait que les banques auraient remis ces chèques. Lorsque le défunt M. Sharpe fut nommé pour vérifier ces livres et ces comptes, je sais qu'ordre fut donné de lui remettre les chèques qui étaient dans les banques de Saint-Jean, et je suppose que tous les chèques sur les banques de Fredericton lui furent également remis par M. Allen, le secrétaire, ainsi que les talons, les mémorandums ou livres de caisses que pouvait avoir le secrétaire de la compagnie, en un mot, tout ce qui était de nature à aider à la vérification de ces comptes. Plusieurs années se sont écoulées depuis, et ces comptes et ces livres sont restés entre les mains de M. Sharpe qui malheureusement mourut au moment où il allait achever son travail après avoir cependant fait rapport sur le résultat de sa vérification; et parce que ces chèques ainsi que les livres de M. Barnes n'ont point été rendus, les commissaires cherchent à en tirer des conclusions défavorables à ceux qui se sont occupés de la formation de cette compagnie. J'ai dit, et les commissaires se sont moqués de mon assertion, qu'un comptable désirant vraiment se rendre compte des faits en question, pouvait, en deux ou trois jours, dresser un état complet des recettes et des dépenses de cette compagnie. Plus je lis le rapport des commissaires, plus je suis confirmé dans cette opinion. Parce qu'on leur dit qu'à Norton, il y avait un compte détaillé de toutes les recettes et dépenses en ce qui concerne l'amélioration et l'exploitation de la ligne, ils acceptent enfin l'assertion de M. Evans directeur et ingénieur de la ligne que ces comptes sont tenus clairement et méthodiquement.

Ils pouvaient s'adresser à la "Bank of New Brunswick", la "Canada Permanent" —et il semble que ces deux banques ont dû comparaître devant eux—à la "People's Bank", à la "Bank of British North America", et à la Banque de Montréal, et se procurer un état des valeurs qui y ont été escomptées de temps en temps, portées au compte de la compagnie et retirées par notes escomptées. De cette manière ils pouvaient s'assurer, avec une exactitude presque absolue, de l'intérêt accru de 1901 à 1908. Voilà ce que j'ai dit aux commissaires et voilà ce que je prétends encore aujourd'hui. Je regrette, moins pour moi que pour ces commissaires, qu'avec tous les moyens dont ils disposaient, ils n'aient point jugé nécessaire de déterminer d'une manière approximative le montant de l'intérêt, mais aient cru pouvoir fixer un chiffre au hasard comme je l'ai dit tout à l'heure. Lorsque le rapport parût, établissant que l'intérêt s'élevait à $92,000, je pensai qu'il serait bon de demander à la Chambre de se faire donner en détails la composition de cette somme, car je tenais pour certain que les commissaires au nombre desquels se trouve un juge, seraient en état de fournir tous ces détails. Mon intention n'est point de contredire l'honorable représentant d'Elgin-est (M. Crothers) qui assure que ce monsieur est un juge éminent. Mais si quelque honorable député venait me dire que le juge Landry a dû sa nomination de juge à ses éminentes qualités professionnelles, je penserais qu'il n'est guère au courant de l'administration de la justice dans la province du Nouveau-Brunswick, ni de la valeur des membres du barreau qui dans le passé ont exercé leur profession dans les cours de justice de cette province. C'est un juge comme un autre, mais je ne saurais admettre qu'il soit tout spécialement éminent en cette qualité. Je n'entends nullement décrier ici ce soir M. le juge Landry. Je respecte sincèrement les juges, mais j'ai infiniment plus de respect pour ces juges qui soutiennent la dignité et l'honneur de la cour, et j'applaudis cordialement à ceux qpi s'efforcent d'en agir ainsi.

J'aime à les voir lorsqu'ils siègent à la cour, oublier qu'ils ont été mêlés à la politique, mais il me déplaît fort de voir un juge, à la veille d'une élection générale, papillonner autour d'un des grands partis politiques en vue de sa candidature possible pour ce parti. Cela est de nature à le priver de cette tranquilité d'esprit, de ce calme judiciaire si nécessaire pour représenter dignement la dignité de juge.

En ce qui concerne l'autre commissaire, je n'ai pas grand chose à en dire. M. Macdougall a été le gérant d'une succursale de la Royal Bank. Il a été pendant assez longtemps gérant d'une succursale, et d'une succursale assez peu importante. Il a eu le regret de voir des hommes plus jeunes, beaucoup plus jeunes, qui, après avoir été admis à des emplois inférieurs longtemps après sa propre admission, ont été promus, de préférence à lui, à de plus hautes positions dans cette grande institution. C'est un homme qui a fait de nombreuses transactions d'affaires avec M. Powell, pendant plusieurs années, alors que ce dernier exerçait sa profession dans

le comté de Westmoreland, tout spécialement en ce qui concerne une compagnie manufacturière. Il est quelque peu étrange qu'en nommant cette commission, on n'ait point pensé au juge en chef de la cour suprême, qu'on n'ait point pensé à aucun de ces messieurs qui, avant d'être nommés juges, étaient du parti libéral. On a eu bien soin de veiller à ce que les trois membres de cette commission fussent de bons et solides tories,—du moins l'un d'eux l'était avant d'être nommé juge, et les deux autres devraient l'être actuellement. On eut soin de veiller aussi à ce que l'avocat chargé de les guider au sujet des témoignages soumis à leur appréciation, fût M. H. A. Powell, qui a été membre de cette Chambre et candidat du parti conservateur dans plusieurs luttes électorales au Nouveau-Brunswick, luttes dont il n'est pas toujours sorti vainqueur.

Tel étant le cas, je ne me crois point tenu de me prosterner en adoration devant aucun des membres de cette commission, ni de recevoir leur rapport avec un respect exagéré; mais je suis prêt à accorder à ce rapport tout le respect qu'il mérite par lui-même.

Or, comme je viens de le dire, lorsque l'on nous donna ce chiffre de $92,000 sans aucuns détails qui nous permissent de nous rendre compte des moyens employés pour le déterminer, quand, en outre, nous nous aperçûmes que certains autres item avaient été donnés en bloc, et que tout avait été arrangé de telle sorte que personne ne peut assurer, d'après ce rapport, que l'on a point omis des dépenses considérables ou minimes, j'ai conseillé à l'un de mes amis, membre de la législature, de demander au Gouvernement de fournir à cette Chambre quelques détails concernant cette somme de $92,000, à savoir: de quoi elle se compose, à quelles banques elle a été payée, quel taux d'intérêt a été exigé, et si cet intérêt a été simple ou composé. Je tenais pour certain que, tout en ne consignant qu'un résumé dans leur rapport, les commissaires avaient, par devers eux, des états détaillés qu'ils seraient prêts à soumettre au Gouvernement, états démontrant clairement les différents item formant la somme en question. Voici leur réponse:

Les item des dépenses formant le total de $77,611.82 dont il est question dans la deuxième partie, se trouvent dans les livres et les listes de la New Brunswick Coal and Railway Company, à Horton.

Les item formant la somme totale de $28,-325.30, mentionnée dans la troisième question, sont fournis par le soi-disant "livre de caisse" commencé par M. Sharp pour M. McAvity, président, et continué par M. Corbett pour les commissaires, MM. McAvity et King.

En ce qui concerne les détails demandés par la quatrième question, au sujet du montant de $92,000 d'intérêt, on informe le gouvernement que ces détails se trouvent dans le rapport de M. Shannon, l'état de M. Pugsley, deux pièces soumises comme preuves, dans le soi-disant "livre de caisse", dans les livres du receveur général à Fredericton, et dans les comptes des diverses banques et établissements monétaires avec lesquels la New-Brunswick Coal and Railway Company a été en relation.

Attendu que les item et détails demandés par les questions 2, 3 et 4 sont très nombreux, que leur préparation exigerait un temps considérable et entraînerait de grandes dépenses de transcription, que les livres, les rapports et les listes qui les contiennent ont été mis à la disposition de l'avocat M. Carvell, qui déclara se présenter à la demande de l'honorable M. Pugsley pour représenter la New-Brunswick Coal and Railway Company, à la disposition de M. Barnhill qui représentait les commissaires, MM. McAvity et King, et à celle de l'honorable M. Pugsley qui pendant plusieurs jours fut présent en personne, le gouvernement est d'opinion qu'il ne saurait encourir la dépense de fournir ces détails sans l'ordre de la Chambre.

Ainsi, ces commissaires soumettent un rapport qui contient un montant de $92,-000 sans fournir, parait-il, au Gouvernement aucun état détaillé des item formant cette somme, et le Gouvernement, questionné à ce sujet, après en avoir conféré évidemment avec les commissaires,—on m'assure, en effet, que le président était à Fredericton le jour même où l'on a répondu à cette question,—le Gouvernement, dis-je, déclare qu'il lui faudrait plusieurs mois pour faire établir un tel état, et que cela entraînerait des dépenses si considérables qu'il ne saurait l'entreprendre sans un ordre de la Chambre.

Je vous demande à présent, monsieur l'Orateur, si cette manière d'agir indique la moindre intention de traiter équitablement des hommes publics. Il me semble vraiment qu'avant de rendre public un document qui, sans m'accuser de m'être approprié illégalement un seul dollar des fonds de la compagnie, est cependant de nature à jeter un blâme sur quelqu'un ayant eu des rapports avec cette compagnie, en accusant de négligence dans l'accomplissement de leurs devoirs ceux qui se sont occupés de cette compagnie, les commissaires auraient dû demander à leur comptable, le gérant de banque, d'établir un état détaillé de l'intérêt. Ils y avaient droit. N'oubliez pas que, en loi, lorsque M. Tweedie et moi avons cessé d'être respectivement secrétaire provincial et procureur général, et que MM. Flemming et Harden ont été nommés à ces fonctions, ils sont devenus *ex-officio* directeurs de cette compagnie. Ils sont, depuis 1907 les directeurs *ex-officio* de la New-Brunswick Coal and Railway Company, et ils avaient le droit. . .

M. LENNOX: Elle ne fait plus aucune affaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle fait des affaires.

M. LENNOX: Que fait-elle donc?

L'hon. M. PUGSLEY: Elle fait acte de propriétaire aujourd'hui.

M. LENNOX: Cela n'est point faire des affaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne fait rien; ils sont directeurs aux yeux de la loi et ils ont le droit d'exiger que les banques leur fournissent un état de compte. Mais, de plus, ces commissaires, aux termes de la loi étaient investis de l'autorité la plus complète pour se faire donner l'état de cet intérêt, ils nous ont donné lieu de croire qu'ils se livraient à une enquête complète, ils nous ont laissés croire que l'état des dépenses contiendrait celui de l'intérêt.

Ne va-t-il pas sans dire qu'ils obtiendraient un état circonstancié de l'intérêt? Nous avions le droit de le supposer. Pourtant, ils publient cet état en ne mentionnant que le total et, lorsqu'on leur demande de quoi ce total se compose, ils répondent que la préparation d'un état circonstancié exigerait plusieurs mois et causerait une trop forte dépense.

Les commissaires disent que le rapport fait par l'ingénieur en chef le 2 de janvier 1903 contenait un état erroné du coût du chemin de fer. Cette déclaration se trouve à la page 19. Ile laissent entendre qu'on devrait rejeter la responsabilité sur quelqu'un. Autrement dit, ils déclarent que l'ingénieur en chef de cette compagnie a signé un état que j'avais préparé et qui faisait voir qu'on avait dépensé $140,000 et plus pour les nouveaux travaux du chemin de fer, tandis que, en réalité, on avait dépensé beaucoup moins que $80,000. N'est-ce pas là la conclusion à tirer de ce rapport?

Lorsque je vous aurai dit, monsieur l'Orateur, que j'ai sous la main le rapport qui établit exactement ce qui avait été dépensé jusqu'à ce moment-là pour la nouvelle ligne, vous conviendrez avec moi, je n'en doute pas, que cette assertion est purement gratuite et n'aurait jamais dû être faite. C'est dans ce rapport du 2 janvier 1903, au dire des commissaires, que j'aurais engagé l'ingénieur en chef à représenter que la nouvelle ligne avait coûté $140,000 jusqu'à ce moment-là. Voici le rapport:

A Son Honneur le lieutenant-gouverneur en conseil.

Je sousigné ayant été nommé par votre Honneur pour faire rapport sur les travaux exécutés sur le chemin de fer que construit la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick afin de déterminer le montant des obligations de ladite compagnie, que le secrétaire de la province aurait raison de garantir au nom de la province,, ai l'honneur de soumettre le rapport suivant:

Ce rapport sera dans une grande mesure la reproduction de ceux que j'ai faits antérieurement, mais je crois qu'il est bon d'en agir ainsi pour qu'on puisse s'y référer plus aisément. La valeur des travaux exécutés antérieurement dans la première section de 15 milles, y compris les assises des grands ponts, jetés sur la rivière aux Saumons et acquis par la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, qui a été estimée à $20,000 en 1896.

Cette déclaration est-elle fausse? A la page 4 de leur rapport, ces mêmes commissaires en estiment le coût à $23,000, soit $3,000 de plus que la somme mentionnée dans le présent rapport.

En sus, en 1890, furent exécutés des travaux dont l'ingénieur a estimé la valeur à $13,000 environ.

Et le rapport de l'ingénieur, déposé dans les archives, prouve que telle a été son estimation à Fredericton.

La compagnie a payé pour les études de toute la ligne, les terrains acquis, y compris les plans, etc., sauf les plans du pont..	$ 11,500 00
Des travaux ont été exécutés sur les voies se rendant aux charbonnages..	1,576 29
La compagnie a payé jusqu'à ce jour pour les travaux de génie civil pendant la construction:	
Somme proportionnelle imputable sur la 2e section de trente milles.	2,000 00
Il a été payé pour les terrains de la 2e section de trente milles.. ..	600 00
Il a été payé pour la remise aux locomotives, à Newcastle, qui, à cause de sa position centrale et des arrangements conclus, permettra de retrancher un abri au terminus de Fredericton, soit une économie de..	1,000 00
On s'est procuré des balances pour la voie au coût de $500 répartissable sur toute la ligne—proportion imputable sur la 2e section..	322 00
Estimation du coût relatif des premiers 15 milles, non compris les rails, les boulons et les éclisses.	130,434 00
Première estimation du coût des deuxièmes 30 milles..	213,848 00
Ajoutez pour l'excédent de poids sur les ponts et le ballast..	19,250 00
Total..	$233,098 00

Ce qui fait que le coût estimatif des premiers 15 milles, si on le compare au coût de chaque 15 milles de la 2e section, le dépasse de $13,885.

Il convient de considérer les premières et différentes sommes et les $13,885 relativement à la question qui m'a été soumise afin que je fasse rapport. Elles forment un total de $63,883.29, et il y a aussi lieu de prendre en considération ce qui suit:

La compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick a jugé nécessaire d'acquérir le chemin de fer central dans le but de mettre en service la ligne entière de Norton à Gibson comme un réseau unique. A cause de l'accident causé par la destruction du pont il a fallu reconstruire celui-ci et, vu le poids considérable des marchandises que le chemin de fer devra transporter, croit-il, dès qu'il sera construit jusqu'aux charbonnages, et afin

d'assurer le transport des marchandises et la sécurité des voyageurs, on a considéré qu'il était absolument nécessaire de faire subir au chemin de fer central de grandes améliorations au sujet desquelles on ne pouvait pas conclure d'arrangements, sauf par l'intermédiaire de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Ces réparations étaient indispensables, non seulement pour le transport des marchandises lorsque le chemin de fer serait achevé jusqu'aux terrains houillers, mais pour faire venir les rails et les autres matériaux nécessaires à la construction de la ligne de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

Cette compagnie a réellement payé la somme de $47,500 pour l'acquisition du chemin de fer central et elle doit encore $12,500, versement maintenant exigible de la promesse de vente, auquel la compagnie pourvoit.

Comme partie de son acquisition la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick a obtenu de la compagnie du chemin de fer central:

2 locomotives valant $3,000 chacune..	$6,000
1 voiture à voyageurs combinée..	1,800
15 wagons plats, $200 chacun..	3,000
Chasse-neige et wagon fermé..	500
1 moteur et char à bras..	400
	$11,700

Tout ce matériel pourra servir à l'exploitation de la ligne de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. En ajoutant ce montant à la somme mentionnée plus haut, on obtient un total de $75,583.29, en sus de la somme de $47,500 payée à compte du prix d'achat du chemin de fer central.

Les améliorations que la compagnie devra faire subir au chemin de fer central pour les fins prémentionnées s'élèvent approximativement à $25,000 dont $9,852.85 avaient été réellement dépensés jusqu'au 1er décembre.

Il convient certainement de tenir compte des améliorations qu'on a fait subir au chemin de fer central et surtout, de celles qui ont trait aux installations terminales de Chipman, pour se former une opinion au sujet du montant des obligations qu'il y aurait lieu de garantir.

La valeur des travaux exécutés par le présent entrepreneur sur la ligne qui s'étend de Chipman à Newcastle, y compris l'embranchement qui se rend aux charbonnages et les sommes dépensées pour des travaux de génie civil, au cours de la construction jusqu'au 30 de novembre, 1902, est de $74,547.35.

Non pas de $140,000, comme les commissaires veulent le faire croire au public, mais de $74,543.35.

Ayant attentivement examiné l'affaire et ne perdant pas de vue l'ouvrage fait comparativement à ce qui reste à faire, je crois qu'il convient que le secrétaire de la province garantisse, au nom de cette dernière, des obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $140,000. Toutefois, cette somme devra comprendre les obligations garanties antérieurement.

Dans ce calcul, je ne tiens pas compte de la somme payée à compte du prix d'achat du chemin de fer central, bien qu'il semble y avoir lieu d'en parler comme ci-dessus.

M. WM PUGSLEY.

Voilà un état minutieux du coût des travaux exécutés jusqu'à ce jour sur cette ligne de chemin de fer. C'est un état du coût des nouveaux travaux, du pont de la rivière aux Saumons, grand pont très coûteux qui avait été construit antérieurement et dont la compagnie avait pris possession comme d'une partie du chemin de fer central qu'elle avait acquis et pour lequel elle avait payé $47,500 à ce montant-là. C'est un état des sommes dépensés pour des travaux de génie civil, pour les terrains achetés; mais, en ce qui a trait aux nouveaux travaux, l'état déclare formellement que la somme dépensée jusqu'à ce moment-là ne s'élevait qu'à soixante et quatorze mille et quelques dollars.

Si je parle de cela, c'est afin de démontrer que les commissaires, chaque fois qu'ils l'ont pu, n'ont pas hésité à lancer des insinuations à l'adresse de l'ancien ministre provincial. S'ils désiraient critiquer loyalement les conclusions du rapport de l'ingénieur en chef et la décision prise par le ministère de garantir les obligations, il convenait assurément d'exposer leurs raisons au long. Au lieu de cela, ils préparent un état qui laisserait croire au commun des lecteurs que l'ingénieur avait réellement représenté que des travaux avaient été exécutés jusqu'à concurrence de $14,000, tandis que la compagnie n'avait dépensé que $80,000 pour ce chemin de fer. Je mentionne ce fait comme une nouvelle preuve de l'injustice de ce rapport.

J'ai autre chose à signaler pour faire ressortir le peu de confiance que méritent les déclarations de ces commissaires. Dans la page 56 de ce rapport, ils parlent de ce qu'aurait pu coûter cette nouvelle voie ferrée, et j'en fais mention pour éclairer mon collègue le ministre des Chemins de fer. La compagnie, le précédent ministère et moi-même, nous avions représenté la nécessité d'accorder une plus forte subvention à cette compagnie parce que le chemin de fer avait coûté de $20,000 à $21,000, par mille, au lieu de $15,000. M. Hazen, le premier ministre de la province, a aussi sollicité une subvention plus généreuse; mais ses commissaires déclarent que, à leur avis, la construction de ce chemin de fer aurait pu ne coûter que $11,000 par mille, terme moyen. Eh bien, si M. Hazen et son gouvernement acceptent les calculs des commissaires quant à la valeur de la voie ferrée, la compagnie peut renoncer à l'espoir de faire augmenter la subvention, et le gouvernement provincial devra payer les rails qu'il a obtenus des autorités fédérales et dont il dit encore le prix.

Mais, que cela est absurde! La commission a-t-elle fait examiner le chemin de fer par des ingénieurs? Non; elle a jugé que ce n'était pas la peine d'envoyer un ingénieur de chemin de fer le long de la voie

ferrée pour en faire l'examen; mais les commissaires déclarent, oui-da, qu'ils ont parcouru le trajet avec M. Powell et qu'ils ont fait l'inspection du chemin de fer. M. le juge Landry, M. Macdougall, gérant d'une succursale de banque, M. Teed, qui est à la tête d'un petit négoce dans la ville de St. Stephen's, et M. Powell, avocat, se promenèrent le long de ce chemin de fer et calculent qu'il vaut $11,000 par mille! Pour contre, nous avons le rapport de l'un des ingénieurs les plus entendus dans ces questions, qui a parcouru tout le trajet pas à pas, qui a examiné la propriété avec le plus grand soin et qui a déclaré que les rails étaient d'excellente qualité, bien qu'ils fussent plus légers que ceux de l'Intercolonial, et que, sous tous les autres rapports, ce chemin de fer a été construit sur le modèle de l'Intercolonial et vaut, à n'en pas douter, $21,000 par mille. Pourtant, connaissant ce rapport que nous avons lu devant la législature en 1904 et, de nouveau en 1905, et sans prendre la peine de faire visiter la ligne par un ingénieur de chemin de fer, les commissaires, pour nous dénigrer, déclarent impudemment dans leur rapport que cette voie ferrée ne vaut que $11,000 par mille, terme moyen.

D'après cela, on jugera quelle confiance il est possible d'avoir tout au moins dans l'opinion de ces messieurs.

J'appellerai votre attenttion sur ce qui est dit à la page 38 du rapport:

> Pour bien faire comprendre la situation, il est bon de remonter jusqu'au mois de juin 1901, date de la première émission des $250,000 d'obligations à 3 p. 100. Ces obligations qui se trouvaient dans diverses banques pour des avances de fonds ont été au mois d'août 1903, remplacées par M. Shadbolt, de la "Royal Trust Company", par de nouvelles obligations tirées de l'émission des $450,000 à 4 p. 100, laissant une balance de $200,000 qui a été remise à M. Pugsley et à M. Trueman, et qui ensuite ont pris le chemin des banques pour y servir de garantie à certaines avances.

Je vous ai déjà montré par l'ordre qui a été donné à M. Shadbolt, le gérant de la "Royal Trust Company" le 1er août 1903, que cette assertion est fausse; je vous ai déjà montré que l'émission totale à cette époque a été de $338,300, savoir $138,500 de plus que les $200,000 autorisées pour le parachèvement du chemin de fer central; je vous ai dit ce qui a été fait de ces obligations: que la Banque de Montréal à Fredericton avait eu $70,000; que la Banque British Northern America, à Fredericton avait eu $20,000; la Banque du Nouveau-Brunswick, $25,000; la Banque du Peuple, où les entrepreneurs faisaient affaires, $90,000; la Banque du Nouveau-Brunswick, $66,000, employée pour le rachat des obligations du Central, et qui alors sont devenus la propriété de Clark et Compagnie et Drexell et Compagnie et sur lesquelles MM. Evans et Elkin avaient une option de $85,500, remise à M. le juge Trueman, l'avocat de la compagnie, pour lui permettre de compléter le titre, et que nous aurions passé le reste à M. Allan, le secrétaire, pour être employé par la compagnie dans ses opérations. Pouvez-vous avoir la moindre confiance au rapport de ces messieurs, quand cet ordre donne non seulement le montant des obligations, mais encore les numéros, de façon que, si ces obligations avaient été volées, comme on l'a suggéré, elles auraient pu être facilement identifiées. Pensez-vous que moi, procureur général, j'aurais indiqué au gérant de la Royal Trust Company non seulement les chiffres mais encore le nombre d'obligations qui devaient passer dans diverses institutions, ou tomber dans les mains de différentes personnes, quand serait complété en 1903 le titre de la compagnie du chemin de fer central, si j'avais eu la moindre velléité d'en faire un mauvais usage? Ce que je faisais là permettait de retracer les obligations dans toute banque qui les recevrait, puisque la banque ne pouvait manquer d'avoir dans ses livres le numéro et le montant de chacune de ces obligations. Ce dont je me plains, c'est qu'avec tous ces renseignements à leur disposition l'on ait dit qu'il restait des obligations pour une valeur de $200,000 que l'on avait remis à M. Pugsley et à M. Trueman, et qui ensuite étaient allé dans diverses banques pour y garantir des avances.

Il a été prouvé devant les commissaires que chacune des obligations qui sont venues dans mes mains a servi de garantie pour des billets de cette compagnie; que le produit de ces billets a été placé au crédit de la compagnie et retiré ensuite par le secrétaire, à l'exception d'une couple de circonstances où M. Barnes, l'entrepreneur, à une époque où la compagnie était à sec d'argent, à une époque où il semblait qu'il n'y avait plus personne à qui s'adresser à part moi, à une époque où, par suite de retards causés par une vérification des comptes de la compagnie, celle-ci s'est vue dans l'impossibilité de trouver l'argent qu'il lui fallait pour payer le compte de ses ouvriers, et que des centaines d'hommes réclamaient à grand bruit leur salaire, que la compagnie était menacée de poursuite par ceux qui lui avait fourni ses matériaux. M. Barnes, dis-je, est venu me trouvé, et m'a demandé de bien vouloir aider la compagnie à se procurer à la banque quelque argent. En ma qualité de directeur de cette compagnie, j'ai pensé qu'il y allait de mon honneur d'assurer l'achèvement de ce chemin et de voir à ce que les salaires des ouvriers fussent payés. J'ai pensé que si nous laissions là cette entreprise avant que le chemin fût complété jusqu'aux gisements houillers, cela

prendrait les proportions d'une calamité publique, et, pour venir en aide à la compagnie, je me souviens d'être allé plusieurs fois à la banque voir M. Stewart, qui en était alors le gérant et qui occupe maitenant une haute position à la Banque de Montréal—je le dis ici publiquement, car je vois qu'il se rappellera ces diverses circonstances—et d'avoir, par persuasion et en consentant, avec M. Barnes, à endosser les billets de la compagnie, obtenu les avances qui ont permis à ce dernier de se rendre à Norton cet après-midi-là et jusqu'au bout de la voie, par train spécial, pour y payer ses hommes. Voilà les seules occasions où le produit de billets soient passé par mes mains.

Cet argent a tout de suite été remis à l'entrepreneur à qui il était nécessaire pour payer ses comptes d'ouvriers et autres charges.

Je tiens à dire pour M. Allan, le secrétaire de la compagnie, que chaque fois qu'un billet a été escompé autrement que par lui-même—et cela arrivait rarement, sauf dans le cas de renouvellements—il a toujours pris soin de noter la chose, et toujours il m'a paru qu'il veillait à ce que le produit de ce billet fut employé à des fins légitimes. Aujourd'hui, M. Allan est mort; mais, s'il vivait, je suis sûr qu'il confirmerait ce que je dis-là. Je suis sûr qu'il a donné à M. Sharpe, le comptable, de bonnes preuves que l'argent passé par ses mains ou par les mains de quelque autre personne de la compagnie a été bien appliqué. M. Sharpe a été nommé dans les premiers jours de 1904 pour vérifier les comptes de la compagnie, et c'est le Gouvernement qui avait fait choix de lui pour ce travail. A cette époque la compagnie s'était de nouveau adressé au Gouvernement pour de l'aide, et nous ne savions trop quoi faire. Il nous avait paru que le chemin coûtait bien cher, bien au delà de ce que nous attendions, et que, si l'entreprise devait être menée à sa fin, il y faudrait notre assistance. On dit sûr dans ce rapport, que nous avions quelque objet en vue en ne tenant pas des comptes, que nous étions tout disposés à laisser piller le Trésor, et à permettre que l'argent de cette compagnie fût détourné de sa destination par qui en aurait l'envie. J'aimerais à savoir, monsieur l'Orateur, si cette insinuation peut tenir debout quand, dans l'hiver de 1904, nous disions à la compagnie qui nous demandait de l'aide: Nous ne ferons rien pour vous tant que vos livres n'auront pas été examinés de la première à la dernière page; alors seulement nous verrons s'il est à propos de venir à votre secours. Est-ce là la conduite de gens qui se préparent à commettre une mauvaise action? Est-ce là la conduite de gens qui se montrent peu soucieux de l'intérêt du public? Malgré

M. WM PUGSLEY.

les graves embarras de la compagnie, le Gouvernement refusait de lui donner toute aide tant que la vérification de ses livres n'aurait pas été faite. M. Sharpe, qui a fait cette vérification était peut-être, au Nouveau-Brunswick, le seul homme que tous s'accordaient à reconnaître pour capable de faire un travail de cette nature.

C'était un homme habile, il avait de l'expérience, et je crois qu'il a rempli cette tâche avec tout le soin voulu. Il a établi combien le chemin coûtait, et je crois que, d'après les commissaires eux-mêmes, déduction faite des salaires mentionnés au rapport de M. Sharpe, mais qui ne le sont pas dans celui de M. Evans, la seule différence entre eux est de $159. M. Sharpe a eu tous les comptes dans les mains; il a été autorisé à se faire donner par les banques de Saint-Jean les états les plus complets; il a vu tous les chèques et tous les reçus, ceux de M. Trueman comme des autres, et il lui a été intimé de bien examiner les comptes pour s'assurer s'il n'y trouvait rien d'irrégulier. Eh bien, monsieur l'Orateur, après avoir consacré à ce travail plusieurs mois, M. Sharpe, dans les nombreuses conversations que j'ai eues avec lui avant mon départ pour l'Angleterre en juin ou juillet 1904, ne m'a jamais insinué qu'il avait eu la moindre difficulté dans l'examen de ses comptes, qu'il n'avait rien trouvé dans les dépenses qui ne fut absolument régulier.

J'ai reçu il y a quelques jours, une lettre de quelqu'un qui n'est pas un ami politique mais que je crois être animé d'un haut sentiment de justice. Il s'agit de M. J. J. T. Winslow, de Fredericton. Il me dit que, d'après lui, l'intérêt alloué par les commissaires n'est guère plus de la moitié de ce qu'il devrait être. Il s'est trouvé au bureau de M. Allen pendant que M. Sharpe travaillait aux comptes, et voici ce qu'il dit:

> Je puis ajouter que, pendant tout le temps que j'ai travaillé avec M. Sharpe à cette besogne, jamais il ne m'a dit ni insinué qu'il pouvait y avoir eu de l'argent fautivement approprié.

Il me semble que le témoignage d'un tel homme doit avoir quelque poids, surtout si l'on considère l'évidente intention de ce rapport, et ce que j'ai dit des assertions qu'il contient.

Une autre assertion mensongère des commissaires, c'est lorsqu'ils disent qu'une somme de $11,500 a été payée par la compagnie en 1901 à M. Evans pour des plans de pont, des études, un transport de subvention et que cela a fait partie de l'option de MM. Clark et compagnie et de MM. Drexell et compagnie. Je suppose que par là on peut donner à penser que le paiement d'une somme de $11,500 en sus des sommes versées pour l'achat du Central était une action inconsidérée. Cette asser-

tion n'est pas fondée et rien dans la preuve ne l'autorisait. Ces plans, ces études, ces droits étaient pour la partie qui est au-delà de Chipman et non pour cette partie qui s'étend de Chipman à Norton; ces droits n'ont été passés en aucune façon à M. Evans en vertu de l'option de Clarke et compagnie ou de Drexell et compagnie.

Puis ces commissaires disent à la page 30, que les $11,500 payés pour ces plans sont le premier argent que le Gouvernement a payé à la compagnie en 1901. Cette déclaration n'est pas non plus appuyée par la preuve. Le Gouvernement n'a pas payé ces $11,500. Toutes les subventions payables par le Gouvernement furent payées soit à M. Barnes, sur l'ordre dont il était le porteur, ou à la Banque du Peuple du Nouveau-Brunswick, qui possédait un transfert des subventions provinciales. Je ne sais pas pourquoi les commissaires font cette déclaration, mais rien dans la preuve ne les autorise à la faire.

M. CROCKET: Les $11,500 furent payées par la compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

M. CROCKET: Cette compagnie avait-elle d'autre argent que celui qu'elle a reçu du Gouvernement.

L'hon. M. PUGSLEY: La compagnie l'emprunta de la banque.

M. CROCKET: Et la banque fut remboursée par le Gouvernement.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout. L'honorable député se trompe sur ce point. Les commissaires disent que ce montant est le premier argent payé par le Gouvernement en 1901. Cet argent n'a pas été payé par le Gouvernement, mais par la compagnie. L'argent fut emprunté à la banque, il représentait une partie des dépenses de la compagnie, et il aurait été ensuite couvert par les obligations de la compagnie garanties par la province. Mais il ne fut pas payé par le Gouvernement dans le sens que l'indiquent les commissaires. Ils cherchent à faire croire au public que cet argent a été un des premiers paiements effectués, et qu'il provenait de la subvention.

A ce sujet, je tiens à corriger une impression que tend à créer le rapport, à l'effet que le Gouvernement devait garantir dès les débuts les obligations pour l'achat du chemin de fer central. Ce n'est pas cela du tout. Le Gouvernement dans sa sagesse crût qu'il était préférable, pour la compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, de se fusionner avec la compagnie du chemin de fer central; mais il n'avait pas songé en 1901 ni en 1902 à garantir les obligations du chemin de fer central.

Si l'honorable député veut consulter le rapport analytique des délibérations de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick en 1902, il verra que le premier ministre, répondant à une question, déclara que la compagnie avait fait une proposition aux termes de laquelle elle devait acheter le chemin de fer central au moyen d'une émission d'obligations à 6 p. 100 qu'elle était à la veille de négocier; et M. Tweedie, en sa qualité de secrétaire provincial, ajouta que le Gouvernement doutait fort de la convenance de permettre cette émission, car dans le cas de non paiement, s'il y avait une série d'obligations garantie par le Gouvernement pour le chemin de fer central, qui est le trait d'union entre cette nouvelle ligne et l'Intercolonial, et une autre série d'obligations garanties par le Gouvernement pour la nouvelle ligne, de Minto vers l'Ouest, les chemins de fer pourraient encore devenir deux lignes séparées, et la nouvelle ligne serait à la merci de la ligne reliant Chipman à Norton.

Ce n'est qu'en 1903, à la session de la législature, que le Gouvernement vînt à la conclusion de garantir un montant suffisant d'obligations pour permettre à la compagnie de compléter l'achat du chemin de fer central, et achever les améliorations alors en cours, pour négocier ensuite une émission de nouvelles obligations sur toute la ligne, afin qu'en réalité et pour toujours cette ligne, qui mesure 60 milles de longueur, formât une même organisation de chemin de fer. Je donne ces détails, car les circonstances seraient quelque peu différentes si le Gouvernement avait garanti en premier lieu les obligations pour l'achat du chemin de fer central. A l'époque où MM. Evans et Elkins obtinrent une promesse de vente, il n'en avait pas encore été question. C'est la compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick seule qui obtint cette promesse de vente. Ce n'est que deux ans après que le Gouvernement décida, dans l'état où se trouvaient les choses, de garantir les obligations sur toute la ligne et de payer les anciennes obligations qui pesaient sur la nouvelle ligne.

Je viens à une déclaration que je crois injuste et qui n'est pas corroborée par la preuve. Vous trouverez à la page 43 une allusion à moi personnellement. Je ne devrais peut-être pas m'en occuper moi-même, pour charger de ce soin l'honorable député de Carleton (M. Carvell), s'il doit nous favoriser de ses observations, car la question, je crois, lui a été tout particulièrement soumise. Mais vu que je suis personnellement concerné, il est peut-être à propos que j'appelle à nouveau l'attention sur l'injustice des commissaires, l'on voit dans ma déposition que les $5,000 dont il a été fait mention, et qui portent en regard les initiales " W.P. " sont un chèque donné

le 30 juin 1904, à la veille de mon départ pour l'Angleterre, à l'ordre de la compagnie de garantie et de prêts sur immeubles du Nouveau-Brunswick. Les commissaires parlent de cette compagnie comme d'une compagnie de prêts, et déclarent qu'elle ne tenait pas de livres. Or, monsieur l'Orateur, une compagnie de prêts, effectuant les opérations d'une compagnie de ce genre, qui ne tiendrait pas de livres, serait une institution vraiment extraordinaire; cependant, c'est ce que les commissaires veulent faire croire. De fait, bien que le nom de cette compagnie soit la New Brunswick Real Estate Loan and Trust Company, elle n'a jamais fait d'opérations ni comme compagnie de prêts ni comme compagnie de garantie.

C'est une simple compagnie immobilière, administrant l'édifice Pugsley, à Saint-Jean, et j'ai déclaré à la commission que le juge Trueman, qui est secrétaire et trésorier de cette compagnie, tenait les livres ordinaires des loyers, dans lesquels étaient entrés les perceptions de loyers, les déboursés pour les taxes et autres. J'ai expliqué que c'était une compagnie d'affermage immobilière, et qu'elle ne faisait pas d'autre besogne. Mais les commissaires insinuèrent que c'était une compagnie de prêt afin de discréditer mon témoignage, un procédé qui ne me paraît pas honnête, et auquel on ne devait pas s'attendre de la part de commissaires censés impartiaux. J'ai déclaré aussi que c'est moi et ma femme qui signions les chèques de cette compagnie, dont nous possédons les actions, et que nous avons en dépôt à la Banque du Nouveau-Brunswick considérablement d'argent appartenant à cette compagnie, provenant de la vente de terrains de l'Ouest appartenant à la compagnie mais que nous l'avions déposé en nos noms, afin de le distinguer des fonds provenant des autres opérations immobilières de la compagnie. J'ai soumis en même temps à la commission les chèques datés des dates mentionnées à la page 43, excepté le dernier, qui devrait être daté du mois de mars 1904, au lieu de 1902, et j'ai déclaré les montants de ces chèques, tels qu'indiqués sur les talons et sur les chèques eux-mêmes; un en faveur de E. C. Elkin, pour $2,000; un autre en faveur de E. G. Evans, pour $2,000; un autre en faveur de A. I. Trueman, pour $2,750; un autre en faveur de A. I. Trueman, pour $198; un autre en faveur de E. G. Evans, pour $,1000; et un autre en faveur de la Canadian Permanent Loan Company, pour $1,272, montant de l'intérêt accumulé pendant le semestre expiré le 1er mars 1904.

J'ai fait ces déclarations positivement. J'ai dit que je me rappelais parfaitement avoir payé l'intérêt à la Canadian Permanent Loan Company, et d'avoir prêté cet argent à la compagnie du chemin de fer pour

ces fins; j'ai même déposé le reçu de la Canadian Permanent Loan Company. J'ai déclaré aussi qu'afin de faire un paiement à MM. Evans et Elkins sur leur option, la compagnie avait emprunté de l'argent de plusieurs personnes à Saint-Jean, et je les nommai: M. Frank Stetson, M. McAvity, M. Connell, M. Barnhill, M. Trueman et M. Skinner. J'ai dit que la compagnie avait remboursé la moitié de l'emprunt, et qu'il restait un solde de $2,750 à payer, pour lequel nous avions donné nos billets, et c'était le montant du chèque que nous avions prêté à la compagnie du chemin de fer par l'entremise du juge Trueman. Non seulement j'ai nommé ces personnes, mais j'ai déposé le chèque signé en faveur de M. Trueman. Je me rappelle comme si c'était hier, qu'après avoir déposé ce chèque, M. Powell dit: "Inutile d'aller plus loin; vous avez les chèques". Je répondis: "Oui, c'est fort heureux que je les aie". Malgré cela, cependant, les commissaires prennent sur eux de dénaturer les témoignages et de dire que je n'étais pas certain si cet argent avait été prêté à la compagnie de charbon et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, mais que je croyais simplement le lui avoir prêté. La preuve montre que j'ai déclaré positivement avoir prêté cet argent, et que j'ai déposé les talons des chèques à l'appui de mon dire. Cependant, ils se permettent de jeter le doute sur ma déclaration, et disent que si lons des chèques portant les notes que j'ai doute qu'il m'a été remboursé.

Je n'ai à dire pour toute réponse que là est mon témoignage, et j'ai produit les talons des chèques portant les notes que j'ai prises à ce moment; s'ils voulaient révoquer en doute le témoignage que je donnais, ils n'avaient qu'à interroger M. Connell et M. Barnhill qui, disent-ils, donnèrent des dépositions extrêmement satisfaisantes, de même que les autres personnes, et leur demander s'il était vrai que ce montant avait été prêté à la compagnie, et que $2,750 avaient été payés dans les circonstances énumérées, puis, que le billet avait été remis ensuite à M. Trueman.

Est-ce que ce n'est pas ce qu'ils auraient dû faire, avant de mettre de côté mon témoignage à l'effet que le prêt était destiné aux fins de la compagnie et représentait le montant d'un prêt à cette même compagnie.

Il est une autre question au sujet de laquelle les commissaires ont causé un tort grave à ceux qui étaient intéressés au succès de cette entreprise, et à M. Evans, membre de la société Evans et Elkin, qui a consenti la promesse de vente du chemin de fer central à la compagnie de charbon et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick. M. Evans déclara, en produisant le document, qu'ayant une option sur

les obligations et les deux-tiers des actions du chemin de fer central, lui-même et M. Elkin avaient consenti par écrit à vendre la ligne pour $180,000 à la compagnie de charbon et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de lui livrer un titre parfait. Il ajouta que des améliorations importantes se poursuivaient à ce moment, la reconstruction de ponts, de viaducs et autres travaux, qui avaient déjà coûté $24,000, et coûteraient une fois complétés près de $50,000 sinon plus, et il jura que ces travaux furent terminés avant que la compagnie de charbon et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick en prit possession.

Ils ont terminé ces travaux à leurs propres frais, et sans l'argent que la New-Brunswick Coal and Railway Company a dépensé sur ce chemin. Mais les commissaires disent: Nous ne pouvons pas ajouter foi à ce que dit M. Evans, parce qu'il n'était pas obligé par écrit à faire ces travaux; c'est vrai, il n'y était pas obligé moralement, et les commissaires ne peuvent croire qu'un homme comme Evans ait pu être aussi honnête et remplir des obligations qui n'étaient que verbales et morales. On peut répondre à cela de deux manières. Premièrement, il n'y a rien dans toute la conduite de M. Evans qui donne le droit aux commissaires de douter de sa parole; deuxièmement, que la New-Brunswick Coal and Railway Company avait une promesse de vente du Central Railway; et que si Evans et Elkin n'avaient pas rempli les obligations qu'ils avaient contractées, la New-Brunswick Coal and Railway Company n'aurait pas été obligée d'exercer et n'aurait pas exercé son droit, et Evans et Elkins n'auraient pas réussi à vendre le chemin. Mais M. Evans a produit un grand livre montrant les paiements qui avaient été faits de mois en mois et si les commissaires avaient voulu avoir des détails, tout ce qu'ils avaient à faire était de s'adresser à M. Fowler, à Norton, qui tenait le compte de dépenses, et il l'aurait donné en détail. Mais ils ne voulaient pas le voir. Ils ne l'ont pas demandé, et ils ont essayé à jeter du louche sur la déposition de M. Evans.

Les commissaires disent qu'on ne leur a donné aucune explication de ces dépenses. J'ai été examiné moi-même comme témoin et l'on ne me l'a jamais demandé. Les commissaires s'écartent de leur devoir dans une autre partie de leur rapport lorsqu'ils disent et mon honorable ami d'Elgin, (M. Crothers), a dit la même chose, que j'avais la direction complète du chemin, que j'en étais, à toutes fins que de droit, le directeur gérant. Cependant, lorsque j'ai été examiné, on ne m'a pas demandé d'expliquer pourquoi Evans et Elkin avaient dépensé $27,000 en travaux sur le Central. Si on me l'avait demandé, j'aurais pu expliquer, qu'avant de payer pour des travaux exécutés sur le Central, les représentants de la compagnie de chemin de fer qui avait la promesse de vente, ont examiné à plusieurs reprises les comptes et les livres d'Evans et Elkins, et ont constaté que les sommes avaient été réellement dépensées en travaux. Et messieurs Evans et Elkins m'ont soumis, ainsi que je l'ai déclaré dans la législature, un état prouvant qu'ils avaient dépensé une somme totale de $27,000 en améliorations sur le Central Railway. Cependant, sans me poser une seule question à ce sujet, sans apparemment faire aucun effort pour prendre connaissance des livres tenus par M. Fowler, livres dans lesquels on aurait eu les détails, et malgré les affirmations positives de M. Evans, les commissaires ont mis son témoignage de côté parce qu'ils ne pouvaient pas croire qu'un homme pouvait être assez honnête pour remplir un engagement qui n'était que verbal et moral. Si c'est là l'idée que les commissaires se font des motifs qui doivent animer un honnête homme ordinaire, grand bien leur fasse. Mais il y a le fait que ces dépenses sont réelles, et que les comptes ont été dûment montrés à la New-Brunswick Coal and Railway Company avant que cette compagnie eût mis à exécution la promesse de vente et complété l'achat du chemin. A la page 59 les commissaires disent:

> Le but apparent de la compagnie, à en juger par les résultats, étaient de s'assurer la possession des sommes autorisées par la loi, sans s'efforcer d'établir un outillage de mine, et les fonctions apparentes de l'exécutif à en juger par les mêmes résultats étaient de rendre aussi aisé et profitable que possible à la compagnie l'accomplissement de cet objet.

Je dirai ici, que bien qu'en premier lieu, la législature eût décidé qu'un outillage minier devrait être acheté, cependant dans le cours des évènements, la législature abandonna ce projet, et décida qu'il était mieux pour le développement des mines de houille, d'aider ceux qui étaient déjà engagés dans les opérations minières, à construire des embranchements se raccordant avec les divers chemins de fer de façon à faciliter le transport du charbon pour le placer sur le marché. Ces raisons furent données à la législature, avant l'adoption de la loi de 1904 qui relevait la compagnie de l'obligation d'établir un outillage minier. La compagnie fut relevée de ces obligations parce que la législature préférait lui substituer celle de construire des embranchements de chemin de fer.

L'honorable député de Elgin, (M. Grothers), a dit que les commissaires avaient attaqué à bon droit les membres du gouvernement provincial et particulièrement moi-même parce que nous avons dit, lors de la demande d'aider cette compagnie, qu'il était possible de sortir de la mine 150,000 tonnes de charbon par année, et de trouver un marché pour ce charbon. Monsieur l'O-

rateur, je ne retracte pas un seul mot de ce que j'ai dit concernant la possibilité de développer les champs miniers du Nouveau-Brunswick. La Chambre me permettra d'appeler son attention pour quelques instants sur le développement qui s'est déjà produit, nonobstant le fait que l'Intercolonial ne nous a pas acheté autant de charbon qu'on nous l'avait fait espérer et que nous aurions pu fournir. La Chambre me permettra aussi de lui montrer quels progrès le chemin a fait par suite de son prolongement jusqu'aux champs miniers.

Lorsque la construction du chemin a été entreprise en 1901, la quantité totale de tonnes de marchandises transportées était de 5410, et le nombre des voyageurs 946. Voici un tableau des chiffres pour les différentes années:

	Marchandises. Tonnes.	Voyageurs.
1901..	5,410	946
1907..	40,358	14,297
1908..	54,860	20,087

Et, monsieur l'Orateur, je n'ai aucun doute que la popularité croissante du charbon du Nouveau-Brunswick sur le marché, et le nombre croissant de personnes qui viennent s'établir et vivre dans les chalets que les différentes compagnies minières construisent, et vu le fait que le Grand-Tronc-Pacifique doit passer par cet endroit, les espérances que j'ai exposées devant la législature et la population du Nouveau-Brunswick seront dépassées, et il ne s'écoulera pas un grand nombre d'années avant que les mines aux alentours de Minto ne produisent beaucoup plus que 150,000 tonnes de charbon par année. Et cependant les commissaires trouvent là un sujet sérieux d'attaque contre nous; ils disent que nous trompions la législature et que nous devrions être condamnés par le peuple. Et mon honorable ami d'Elgin (M. Crothers) dit que pour cette raison, entr'autres, nous devrions être condamnés par cette Chambre et que l'on devrait me blâmer.

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur une autre injustice des commissaires. A la page 33 ils cherchent à faire croire qu'il y a eu beaucoup de relachement et ici j'inviterai ceux qui veulent savoir le chiffre de l'intérêt à écouter ceci:

Comme les obligations portaient la date du premier juillet 1903, on verra que trois coupons étaient attachés à chaque obligation, couvrant une période d'une année et demie, jusqu'au 31 décembre 1904, ce qui fait pour un an et demi d'intérêt sur $450,000 d'obligations à 4 p. 100, $27,000 en intérêts accumulés. Apparemment la plus grande partie de ces coupons n'a jamais été payée, et nous pouvons pas savoir ce que l'on en a fait. Ils auraient dû être détachés par M. McAvity et cancellés et il aurait dû en tenir record. Il n'y a aucune garantie qu'à une époque future quelques-uns de ces coupons ne soient présentés pour paiement par ceux qui des détiennent.

Or, monsieur l'Orateur, quatre années se sont écoulées, depuis ce temps-là, et les coupons n'ont pas encore été présentés, et je crois que nous pouvons raisonnablement conclure qu'ils ne le seront jamais. Comme question de fait, je suis très certain qu'ils ont été détachés et cancellés. Les commissaires disent qu'ils n'ont pas été payés par la province. Ils l'ont été par la compagnie qui avait emprunté l'argent par leur moyen. Ils ont été détachés et cancellés, et bien que ces commissaires disent qu'ils ne peuvent pas découvrir l'usage qui en a été fait, et qu'ils auraient dû être détachés et cancellés par M. McAvity, que direz-vous, monsieur l'Orateur et qu'est-ce que cette Chambre dira de l'impartialité de ces commissaires, lorsque je vous apprendrai que je suis informé par télégramme de M. McAvity que jamais on ne lui a posé devant la commission une seule question concernant ces coupons; on ne lui en a jamais soufflé mot.

Cependant ces commissaires voudraient faire croire qu'un grand tort pourrait être causé à la province si ces coupons étaient présentés un jour. Les commissaires n'ont pu découvrir ce qu'ils étaient devenus. Pourquoi ne l'ont-ils pas demandé à ceux qui connaissaient? Ces commissaires semblent croire que le moyen de découvrir ces choses et de demander à ceux qui n'en connaissent rien et de s'abstenir de le demander à ceux qui en connaissent quelque chose, et ensuite de dire qu'il leur a été impossible d'obtenir des renseignements.

Les commissaires se plaignent à la page 33, qu'il n'existe pas dans le bureau du receveur général un état du total des obligations qui ont été garanties. Je ne suis pas très sûr si c'était bien l'endroit où cet état devait se trouver; il est possible que c'est par négligence qu'il n'ait pas été envoyé à ce bureau, mais on aurait pu le trouver dans le bureau du conseil exécutif—auquel l'avocat, M. Powell, et les commissaires avaient accès, car il est constaté par les dépositions, que M. Powell a examiné les dossiers de cette compagnie dans les bureaux du conseil exécutif—les décrets de l'exécutif adoptés à différentes reprises pour la garantie de ces obligations, et un état des obligations qui avaient été garanties en même temps que les montants et la date des garanties. Mais, ces commissaires disent qu'ils n'ont obtenu de renseignements sur ce point que de M. Shadbolt, gérant de la Royal Trust Company, qui avait en sa possession un état complet des obligations. Je ne sais pas si c'est parce qu'ils ont mal compris les devoirs de M. Shadbolt que les commissaires ont fait ces déclarations extraordinaires relativement à l'époque de la garantie et des chiffres des obligations, parce qu'ils ont évidemment

ignoré les décrets du conseil et ont fait des déclarations absolument fausses au sujet du chiffre des garanties; en certains cas, ils sont allés jusqu'à dire que les obligations avaient été garanties avant que la législature eût donné son autorisation. Mais M. Shadbolt, dans le cours ordinaire des choses, n'aurait pas eu ce temps lorsque les obligations ont été garanties, il ne l'aurait eu que lorsqu'en sa qualité de syndic, il contresigna les obligations après leur émission. En fait, les $250,000 ont été émises d'une seule fois parce qu'on les a classées *pari passu*, et si ma mémoire me sert bien, elles ont été laissées dans les voûtes de la Banque du Peuple pour en être retirées à mesure qu'il en serait besoin. M. Shadbolt aurait pu montrer à quelle époque elles avaient été contresignées mais non pas l'époque à laquelle le secrétaire provincial les avait garanties.

J'ai sous les yeux une dépêche de M. Shadbolt, confirmant ce que j'ai dit: c'est qu'il sait le moment où cette somme de $338,500 a été contresignée jusqu'au 6 août; car c'est l'époque à laquelle l'échange a eu lieu, et si je ne me trompe il connaît le moment où on a garanti une autre minime somme; mais quant aux autres, il ne sait absolument rien sur l'époque à laquelle on les a garanties. Cependant, les commissaires, s'appuyant sur son témoignage, confondent l'époque à laquelle ces obligations ont été contresignées avec l'époque à laquelle elles ont été garanties. Mais je le répète, il y a des décrets en conseil indiquant les différentes époques de la garantie des obligations. Je le déclare catégoriquement, les affirmations faites par ces commissaires, dans leur rapport, affirmations contradictoires dans quelques cas, sont contraires à la preuve, et rien ne les autorise à faire pareille affirmation.

Les commissaires disent qu'en faisant le calcul de ce déficit, la somme de $39,000 qui, à leur dire, constitue le déficit sur la somme payée à MM. Evans et Elkin, fait partie du découvert global. Quelle naïveté chez ces commissaires! Il leur fallait bien englober cette somme pour arriver au déficit total, et c'est dans ce but qu'ils l'ont fait. Ces commissaires affirment gravement que, sans aucun doute, cette somme fait partie du déficit global, tandis que personne ne s'aviserait de penser qu'en y inscrivant cette somme, ils aient visé un autre but que celui de gonfler ce déficit autant que possible. Je répète ici ce que j'ai affirmé: c'est que la déclaration faite au vérificateur M. Sharpe par M. Allen, le secrétaire de la compagnie affirmant que la somme payée au chemin de fer central est de $180,000, est une affirmation exacte, et que M. Sharpe était parfaitement autorisé à faire pareille déclaration, dans sa vérification de comptes.

Il ne fut pas oublier que le traité primitif, comportait une somme de $180,000. Personne ne songe à révoquer en doute la sincérité qui a présidé au marché intervenu entre MM. Evans et Elkin, et la compagnie de chemin de fer et de houille du Nouveau-Brunswick. Les commissaires affirment, il est vrai, que si la compagnie eût tenu bon pendant quelque temps, elle aurait pu réussir à forcer la compagnie à céder son chemin de fer à meilleur marché.

Je ne saurais admettre qu'il ait régné une vive agitation publique avant l'acquisition de cette option pour le développement des terrains houillers. Le système adopté par le Gouvernement et l'assemblée législative, de l'agrément des deux côtés de la Chambre, tendait au développement de ces terrains houillers. MM. Evans et Elkin avaient obtenu une option sur les actions de ce chemin de fer; or, sachant que ce chemin formait le raccordement entre les terrains houillers et l'Intercolonial où l'on pourrait obtenir de meilleurs marchés pour la houille, sachant que la compagnie ne consentirait pas facilement à vendre ce chemin, surtout lorsqu'il était parfaitement connu que les rails d'acier, les fiches et les boulons seuls valaient près de $4,000 le mille, somme qu'on était convenu de payer pour ce chemin de fer; et me rappelant ainsi que Evans et Elkin devaient terminer les travaux d'amélioration alors commencés atteignant comme le montraient leurs comptes presque le chiffre membre *ex-officio* de cette compagnie, que le prix de $4,000 par mille pour ce chemin de fer était un prix légitime et c'était là aussi l'avis du Gouvernement. Sachant que nous avions pour système le développement des terrains houillers, j'étais convaincu qu'il n'y aurait rien à gagner par la temporisation et à notre avis, il était légitime de payer $180,000, soit $4,000 par mille, pour les 45 milles, du moment que la compagnie nous donnerait un titre parfait à la ligne, et après qu'elle aurait effectué les améliorations alors en cours. Telle était la convention. MM. Evans et Elkin avaient droit aux $180,000, du moment qu'ils nous donneraient un titre parfait. Plus tard, au cours des événements, comme la preuve testimoniale l'établit, on constata qu'il y avait d'autres actionnaires, outre ceux représentés par MM. Evans et Elkin, et qu'ils avaient en portefeuille des valeurs se montant à près de $300,000. Parmi eux le docteur DeBertram. Quant à savoir s'il y avait d'autres intéressés avec le docteur DeBertram, dans ses actions je ne saurais dire; mais il y avait d'autres actionnaires, pour lesquels MM. Trueman et Allen agissaient, et ils représentèrent à M. Evans que leurs clients, gens intéressés dans les actions minières de la compagnie, ne verraient pas d'un bon œil ces

messieurs toucher la somme de $180,000 dans son intégralité et on affirmait que MM. Evans et Elkin, tout en désirant bénéficier autant que possible de leur entreprise, ne tenaient nullement à laisser intenter des poursuites en prise de possession ou en confiscation qui entraîneraient de longs retard et force frais judiciaires.

D'après la preuve testimoniale, ils savaient que les actionnaires prétendaient que les porteurs d'obligations étaient détenteurs d'hypothèques en possession; or, au cours de poursuites qu'on intenterait en vue de la prise de possession du chemin, il pourrait se poser plusieurs questions touchant les bénéfices qu'ils auraient réalisés ou pu réaliser. Ils consentaient volontiers à ce que cette somme fût cédée par MM. Allen et Trueman aux autres actionnaires; et au cours de l'hiver de 1903, lorsque M. Evans donna ou reçu $60,000 représentant les quatre premiers paiements de $15,000 respectivement, il permit à M. Allen d'utiliser partie de ces deniers, afin de satisfaire aux demandes des autres actionnaires. Durant l'été de 1903, MM. Evans et Allen consentirent à accepter une somme de près de $140,000, abandonnant à MM. Trueman et Allen le soin de faire les démarches voulues pour acquérir la propriété et donner satisfaction aux actionnaires de la minorité dans la compagnie.

M. CROCKET: Le ministre affirme-t-il que M. Evans a autorisé M. Allen a utiliser les sommes déduites des chèques dans ce but?

L'hon. M. PUGSLEY: Il est évident qu'il l'a fait. Il a dû donner cette autorisation, car il a signé une reconnaissance, en son propre nom et en celui de M. Elkin à la compagnie, pour cette somme de $60,000, puis il l'a remise à M. Allen, le secrétaire de la compagnie, qui l'a transmise au Gouvernement, à titre de reçu du paiement de $60,000. M. Evans affirme qu'on a soulevé quelques doutes au sujet du titre, et sans parfaitement saisir le fond de la question, il s'en est remis de ce soin à MM. Allen et Trueman, puis finalement, au mois d'août 1903, il consentit à accepter les $140,000.

Le député d'Elgin-ouest (M. Crothers) a donné à entendre qu'il faudra rendre compte de ces deniers au Gouvernement, et le député d'York (M. Crocket) qui a posé ces questions se rangera sans doute aussi à cet avis monsieur l'Orateur, je ne m'explique pas pourquoi ils seraient obligés de le faire. Si en premier lieu, au lieu de convenir de verser $180,000, il eût été entendu qu'on payerait un moindre prix et qu'il y aurait une commission, ou un pot-de-vin ou quelque chose de ce genre, les honorables députés pourraient formuler pareille prétention; mais si comme l'affirme les commissaires et ainsi que l'établit la preuve testimoniale, il s'agit ici d'un marché frappé au coin de la sincérité, se rattachant, en premier lieu, non pas à la vente des obligations et des sections détenues par Evans et Elkin et sur lesquelles ils avaient une option, mais bien à l'acquisition du titre absolu de cette propriété, moyennant $4,000 par mille, soit une totalité de $180,000, il s'ensuit que les deniers payés par M. Evans et M. Elkin à MM. Allen et Trueman étaient bien leurs propres deniers, et non pas ceux de la compagnie de chemin de fer et de houille du Nouveau-Brunswick, non pas les deniers du Gouvernement et je n'étais nullement tenu de m'informer de la nature de la convention intervenue entre Allen et Trueman et Evans, ainsi qu'avec les actionnaires de la minorité représentés par Allen et Trueman. Nous cherchions surtout à obtenir un titre authentique acquis en toute sincérité en premier lieu, car, je le répété, MM. Evans et Elkin, pour des raisons qu'ils connaissent parfaitement, s'étaient trouvés dans l'impuissance de parfaire ce titre et ils désiraient éviter toutes les dépenses qu'entraîneraient d'ennuyeuses poursuites, en vue de la prise de possession ou confiscation. Quant au marché conclu avec MM. Trueman et Allen, c'était leur propre affaire; cela n'intéressait ni la compagnie de chemin de fer et de houille du Nouveau-Brunswick, ni le Gouvernement, parce qu'il s'agissait des deniers de MM. Evans et Elkin, et non pas des deniers de la compagnie de chemin de fer et de houille du Nouveau-Brunswick.

M. Allen, à titre de secrétaire de la compagnie transmit au vérificateur un état portant que les $180,000 avaient été payés, ce que je ne saurais révoquer en doute, et c'est à bon droit que nous avons affirmé que cette somme avait été payée. Nous n'avons pas dit que ces deniers avaient été versés à Evans; nous avons déclaré que cet argent avait été payé pour le titre de la propriété, conformément à l'option prise en1901 ou 1902, option parfaitement sincère, de l'aveu de tous les intéressés, et le prix finalement arrêté était de $4,000 par mille.

M. R. L. BORDEN Le ministre pourrait-il nous dire quels sont ceux qui ont obtenu le reste de ces deniers et la part reçue par chacun d'eux?

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore cela. A mon avis, pareil devoir ne m'incombait pas. Cette affaire intéressait uniquement MM. Evans et Elkin, et Allen et Trueman. Tout ce que je sais, c'est qu'on nous demanda de stipuler, comme nous l'avons fait, que le paiement serait affecté au perfectionnement du titre, et le titre fut obtenu. M.. Evans et Elkin cédèrent leur part du paiement et la compagnie légalisa le titre.

M. R. L. BORDEN: Quel acte de cession ou quelle garantie a-t-on obtenue des personnes à qui ces deniers ont été payés?

L'hon M. PUGSLEY: On a obtenu le titre.

M. R. L. BORDEN : J'entends le reste des $30,000 que MM. Evans et Elkin n'ont pas reçu. Quel contrat de transport ou quelle assurance a-t-on reçue des personnes à qui ces sommes ont été versées?

L'hon. M. PUGSLEY : Je ne saurais éclairer l'honorable député à cet égard. MM. Allen et Trueman devaient faire légaliser le titre et ils l'ont fait.

M. R. L BORDEN: Comment cela?

L'hon. M. PUGSLEY : Dans ce but, ils firent un règlement avec les actionnaires. Il n'a pas été intenté de poursuites devant les tribunaux; un achat fut effectué de M. Bertram et c'est relativement à cet achat que M. Skinner a déclaré qu'il avait versé une minime somme.

L'hon. M. FOSTER : Etait-ce une somme bien minime?

L'hon. M. PUGSLEY: C'était une somme minime, en ce qui concerne le docteur Bertram. Quant aux autres individus intéressés dans les actions en question, il n'en est pas question dans la preuve testimoniale. Ils obtinrent suffisamment pour acquérir les trois quarts des actions, puis le président effectua le transport sous le sceau de la compagnie. Je le répète, c'est là une affaire intervenue entre Evans, d'une part, et M. Trueman et M. Allen, d'autre part. A mon avis, je n'étais nullement tenu de m'immiscer dans cette affaire. Nous voulions seulement obtenir un titre parfait pour la compagnie.

Nous en avions besoin en conformité de l'entente qui avait été approuvée, en conformité de l'entente qui existait depuis deux ans et à laquelle toutes les parties s'étaient conformées. Evidemment M. Evans a pensé qu'il était de son intérêt de faire l'arrangement qu'il a conclu. L'arrangement a été fait, il a été exécuté de bonne foi, le titre a été obtenu et l'hypothèque de M. Evans pour obtenir les $540,000 d'actions a été purgée, de sorte qu'un titre complet et libre de toutes charges a été transmis à la New-Brunswick Coal and Railway Company et l'hypothèque garantissant les obligations de la Royal Trust Company a été aussi enregistrée donnant une garantie de première valeur sur tout le réseau de Norton à Minto et aussi comprenant les embranchements aux mines de charbon.

Maintenant, comme je l'ai déclaré, j'ai obtenu de M. Evans, dans une lettre qu'il m'a écrite, qu'il me donne son relevé de compte relatif à l'intérêt. J'ai aussi la lettre de M. Winslow qui était dans le bureau de M. Allen, le secrétaire de la compagnie dans laquelle il me donne son relevé. J'ai profité de l'occasion pour faire moi-même un relevé de compte et je puis dire qu'en agissant ainsi, j'ai été obligé d'accepter beaucoup de chiffres qui ont été donnés dans le rapport, il m'est impossible de dire s'ils sont exacts ou non. Par conséquent, en vue de la déclaration que j'ai faite, je suppose qu'ils sont exacts autant qu'ils peuvent l'être. Si vous me le permettez je vais donner lecture de ce relevé et il complétera à peu près les observations que j'ai à présenter à la Chambre.

Prenant l'état de compte "C" des commissaires commençant à la page 74 du rapport.

Coût d'une section de 15 milles et des embranchements à la date du 1er janvier 1904, telle qu'évaluée par E. G. Evans, accepté par les commissaires comme exact, qui pourtant ne comprend pas l'intérêt pendant la construction.. ..	$316.626 33
Montant payé à Clark et Cie, et à Evans et Elkin pour obligations et partie du capital tel que compris dans l'état de compte des commissaires, à la page 74..	140,409 03
Améliorations par la compagnie au 1er juillet 1905 telles que dans l'état de compte des commissaires, page 74...	77,611 82
Dépenses du Gouvernement, du 1er juillet 1905, au 30 septembre 1905, conformes à l'état de compte, page 74..	4,642 79
Payé à Brown Bros., d'après contrat pour améliorer le Central Railway tel que porté à l'état de compte, page 74..	56,234 72
Dépense par le Gouvernement pour compléter le contrat de Brown Bros., sur le Central Railway, tel que dans l'état de compte, page 74..	28,603 88
Nouveau matériel roulant tel que dans l'état de compte, page 74...	23,179 88
Perte dans l'exploitation de la ligne, d'août 1902 au 31 mars 1908, tel que dans l'état de compte, page 74..	19,921 10
Dépenses diverses non compris l'intérêt tel que dans l'état de compte page 75..	14,907 54
Dépenses légales telles que dans l'état de compte des commissaires, page 75..	4,595 00
Commission payée à L. G. Tweedie sur la vente de $50,000 d'obligations à M. Hickson, tel que dans l'état de compte des commissaires, page 76..	500 00
Payé à M. Robinson and Sons l'expédition de $368,000 d'obligations et de change tel que dans l'état de compte des commissaires, page 76.	225 00
Payé à Geo. G. Scovil, pour du gravier tel que dans l'état de compte des commissaires, page 76..	3,000 00
Payé pour des plans, droits de passage, etc., moins la partie comprise dans le coût de la section de 15 milles tel que dans l'état de compte des commissaires, page 76.	5,300 00

Divers autres item payé par la compagnie non encore compris, tel que dans l'état de compte des commissaires, page 76.. .. .. 859 94
Diverses dépenses faites par le Gouvernement non encore comprises tel que dans l'état de compte des commissaires, page 76.. .. .. .. 28,325 30
Déboursés faits aux nouveaux commissaires MM. Archibald et Stone, tel que dans l'état de compte des commissaires, page 76.. .. .. .. 4,372 12

Jusqu'ici j'ai pris les différents item dans le rapport des commissaires et j'ai admis qu'ils étaient exacts. Ensuite, je prends l'intérêt que les commissaires disent être exact sur le coût de la construction tel qu'il a été calculé par M. Shannon, jusqu'au 1er janvier 1904.

Intérêt sur le coût de la construction de la section de 15 milles, au 1er janvier 1904, tel que dans le rapport de S. L. Channon, admis comme exact par les commissaires (voir pages 22 et 23).. .. .. 28,234 00
Intérêt payé, du 1er juillet 1905 au 31 mars, 1908 tel que dans le rapport des commissaires, page 80.. 68,770 64

Maintenant j'ajoute les item suivants qui ont été entièrement oubliés dans le rapport des commissaires:

Payé à George G. Scovil, pour traverses achetées pour la section de 30 milles et utilisées par la suite sur le Central Railway.. .. .. .. 7,000 00

Je comprends que ces commissaires ont ignoré et omis ce compte parce qu'ils disent que le paiement de cette fourniture était illégal. Comme question de fait, monsieur l'Orateur, cette somme de $7,000 a été payée en exécution du contrat que le Gouvernement avait passé avec la New-Brunswick Coal and Railway Company pour l'achèvement de la deuxième section entre Minto et Fredericton. M. Scovil avait livré le long de la ligne de chemin de fer environ 60,000 traverses et le Gouvernement a pensé qu'il était convenable, suivant lui, de payer à la compagnie en accompte sur ces matériaux, la somme de $7,000 qui forme une partie du paiement du compte de subvention.

L'hon. M. FOSTER: Que sont devenues ces traverses?

L'hon. M. PUGSLEY: Elles ont été utilisées par le Central Railway qui est maintenant la propriété du Gouvernement.

Payé à E. G. Evans, pour plans de pont pour la section de 30 milles. 1,025 00
Payé à James Barns montant de l'ordre donné par la compagnie du Central Railway pour subventions en accompte du travail fait avant l'année 1901 et payé à même la subvention.. .. .. 8,500 00

On a payé cette somme à M. Barnes comme les honorables députés le constateront dans l'état de compte donné par les commissaires à la page 4, du rapport. Il avait travaillé sur le Central Railway et particulièrement à la construction du pont sur la rivière Saumon et avait fait des travaux s'élevant à $23,000. Il avait une délégation sur le contrat de subvention. Il avait reçu en compte $8,000, mais le docteur DeBertram était parti en lui devant une somme considérable d'argent et M. Barnes avait refusé, et je ne le blâme pas d'avoir ainsi agi, de transférer le contrat de subvention à cette nouvelle compagnie à moins qu'elle ne consente à lui payer $8,500 de plus en accompte sur ces $23,000 de travaux qu'il avait fait et c'est ce que la compagnie acquit en prenant possession de la nouvelle ligne de chemin de fer. La compagnie consentit à payer à même la subvention de $3,000 par mille à M. Barnes, la somme de $8,500 et il transféra le contrat de la subvention à la nouvelle compagnie. Cela fait une somme de $8,500.

Payé pour droit de passage sur la section de 30 milles, $300.

D'après un rapport de M. Evans l'ingénieur, il semble que cette somme devrait être $600.00.

Payé à la Barnes Construction Company, perte sur un compte de pension, inscrit à la page 80 du rapport des commissaires, mais non compris dans le relevé de compte d'Evans, $6,789.02.

M. Evans m'a informé que cette somme n'était pas comprise dans son relevé de compte.

Reliquat du prix d'achat du Central déduit par erreur par les commissaires et complétant la somme de $180,000.. .. .. $39,590 97
Intérêt sur $60,000 payé sur le compte d'achat du Central Railway du 1er janvier 1903 au 1er juillet 1905 à une moyenne de 6 p. 100 pndant deux ans et six mois.. .. .. .. 9,000 00

Cette somme comporte suivant moi un taux d'intérêt assez bas parce que pendant une durée assez considérable l'intérêt, comme les commissaires eux-mêmes le disent, aurait été de 6½ à 7 p. 100.

Intérêt sur $120,000, reliquat du prix d'achat du Central Railway, du 6 août 1903 à juillet 1905, une moyenne de 5 p. 100 pour deux ans.. .. .. $12,000 00
Intérêt sur $60,000 dépenses pour améliorations entre août 1902 et le 31 décembre 1904, inscrit à la page 68 du rapport synoptique de l'assemblée législative au 1er juillet 1905, ce montant formant une partie de l'item de $77,611.82 inscrit à la page 74, du rapport des commissaires, pendant deux ans, à une moyenne de 5 p. 100.. .. .. 6,000 00
Intérêt sur la balance des $77,611.82, $,17,611.82 pour trois mois à 5 p. 100.. .. .. 240 00
Intérêt sur la perte de l'exploitation d'août 1902 au 31 décembre 1904, $17,500, pour un an, à l'intérêt moyen de 6 p. 100.. .. .. .. 1,050 00

Intérêt sur le coût de la construction de la section de 15 milles et des embranchements, depuis l'achèvement de la ligne principale, 1er janvier 1904, comme suit:—

Relevé d'Evans..	$316,626 33	
Plus l'intérêt pendant la construction donné dans le rapport de Shannon..	28,234 00	
	$334,360 33	
A déduire les avances faites par l'Intercolonial en rails, en fer, tel que dans le relevé de la page 73..	39,485 00	
	$305,575 33	

Je pense qu'il est juste de déduire l'avance faite par l'Intercolonial parce que la compagnie ne devait pas payer l'intérêt sur ces rails et par conséquent je le supprime.

Intérêt sur ce montant de $305,376.33 du 1er janvier 1904, au 1er juillet 1905, 1 an et demi au taux de 5 p. 100..	$22,903 00	
	$940,903 03	

J'estime que c'est un taux d'intérêt assez bas parce que, comme je l'ai dit, ces commissaires admettent que pendant une partie considérable de temps la compagnie a payé de 6½ à 7 p. 100. Pendant une partie de ce temps elle ne payait que 4 p. 100 sur les obligations actuellement vendus et par conséquent je porte la moyenne à 5 p. 100.

Report..	$940,317 03	
Montant donné dans le rapport de l'auditeur général pour 1907, page 228..	$30,500 00	
Montant accordé par les commissaires...	23,779 88	
	$ 6,720 12	6,720 12
Charrue à vapeur, non comprise dans le relevé d'Evans..		1,800 00

Vous arrivez à $948,000 au total, ou à $10,000 près des recettes totales des obligations et des subventions provinciales et fédérales.

Mais, monsieur l'Orateur, cela ne comprend pas les salaires qui étaient portés dans le relevé de la vérification faite par M. Sharpe et par conséquent je pense qu'il n'est pas déraisonnable de prendre la différence entre le coût de la construction tel que donné par Evans comprenant l'intérêt durant la construction et l'état de M. Sharpe.

Différence entre le coût de la constructions tel que donné par Evans, comprenant l'intérêt durant la construction....	$344,860 33	
Et coût donné par l'auditeur Sharpe...	368,056 33	
	$ 23,196 00	23,196 00
		$972,033 16

Si vous faites l'addition de ces sommes vous obtenez un total de $972,033.16, soit $14,033.15 de plus que le total des recettes provenant des obligations et des subventions des gouvernements tant fédéral que provincial. Je suppose donc que nous pouvons très bien déduire pour salaires une partie de la somme dont le chiffre avait été approuvé par M. Sharpe. Ces commissaires pensent qu'une certaine somme devrait être déduite, et si vous déduisez à peu près $14,000, les recettes et les dépenses se feront à peu près équilibre.

Je ne sais trop si j'ai calculé exactement le chiffre de l'intérêt; mais ce que je prétends c'est qu'aucun état ne saurait être considéré exact, aucun état ne devrait être présenté au peuple canadien, aucun état ne devrait être présenté au Parlement, s'il n'y est pas tenu compte de l'intérêt sur les frais d'établissement et les frais d'amélioration du chemin de fer central durant cette longue période écoulée de 1901 au 1er juillet 1905. Aucun état ne devrait être soumis à la Chambre ni au pays, s'il n'y est tenu compte de l'intérêt sur les dépenses de premier établissement du 1er janvier 1904 au 1er juillet 1905. Je me suis appliqué, dans ce tableau de l'intérêt, d'en faire le calcul à un taux modéré. Je n'ai pas fait le calcul au taux le plus élevé; j'ai choisi un taux moyen, plutôt bas, et je suis persuadé que si ces commissaires s'étaient donné la peine de se renseigner quant au chiffre de l'intérêt réellement payé, et en avaient dressé le tableau, le total aurait formé une somme plus élevée que celle donnée par moi à la Chambre. Dans tous les cas, je soumets l'affaire à la considération de mes honorables collègues, membres de cette Chambre.

M. R. L. BORDEN: Avant que le ministre passe à un autre sujet, je ferai une observation. Il a à deux ou trois reprises blâmer les commissaires de n'avoir pas pris la peine de se renseigner quant à l'intérêt, et il prétend qu'il suffirait de deux jours pour en faire le calcul complet. Voilà quinze jours que cette affaire a été portée à sa connaissance. Pourquoi ne s'est-il pas procuré un état exact de l'intérêt, puisqu'il est si facile de le dresser?

L'hon. M. PUGSLEY: Je vais en donner la raison à l'honorable député: c'est que je n'ai pas accès à ces diverses banques.

M. R. L. BORDEN: Pourquoi pas?

L'hon. M. PUGSLEY: Parce que je n'ai pas ce droit. C'était du devoir des commissaires, pourquoi ne l'ont-ils pas fait? Ils avaient été chargés de s'enquérir à cet égard; ils avaient été chargés de faire rapport quant aux recettes et aux dépenses de cette compagnie. M. Hazen, premier ministre, est d'office directeur de cette compagnie et il l'était alors; le secrétaire de la province était alors et est aujour-

d'hui d'office membre de cette compagnie; et cependant ils n'ont pas jugé à propos de se renseigner quant au chiffre des dépenses; ils ont chargé la commission de ce devoir; ils l'ont autorisée à faire comparaître tous ceux qu'elle voudrait, et à se faire donner communication de tous livres et comptes. L'honorable représentant d'Elgin (M. Crothers) a déposé ce rapport sur le bureau de la Chambre, comme étant digne de confiance, comme pouvant servir de base à une décision de la Chambre. Et quand on lui a demandé comment ce compte d'intérêt avait été établi, le premier ministre du Nouveau-Brunswick a dit qu'il faudrait six mois pour faire connaître la manière dont on s'y était pris pour calculer le chiffre des intérêts. Ce que je soumets à la Chambre, et au peuple canadien en toute confiance, c'est que lorsque ces commissaires ont rédigé ce rapport, ils auraient dû s'assurer que le chiffre des intérêts avait été calculé avec une parfaite exactitude, ils auraient dû avoir l'assurance qu'on pouvait s'y fier.

Maintenant, monsieur l'Orateur, qu'est-ce que ces commissaires proposent? Ils proposent que les directeurs de cette compagnie, et notamment les directeurs d'office l'honorable M. Tweedie et moi-même, soient appelés à rendre compte à la compagnie de ces recettes et dépenses. Monsieur l'Orateur, j'ai toujours été prêt à rendre compte de mes relations avec cette compagnie en qualité de directeur d'office. J'aurais été heureux, si au lieu de transporter ce débat dans cette enceinte, au lieu d'en saisir le Parlement, le gouvernement provincial avait pris des mesures pour se conformer aux recommendations de ces commissaires et nous faire rendre compte. Mais, monsieur l'Orateur, la législature du Nouveau-Brunswick est maintenant prorogée et le gouvernement provincial n'a pris aucune décision au sujet de ce rapport. La seule allusion qu'on y ait faite à ma connaissance, et je lis les journaux tous les jours, consiste dans deux séries de questions posées au Gouvernement, à l'une desquelles il a été attendu jusqu'aujourd'hui, j'ai entendu dire le dernier jour de mars, date de la signature et de la publication de ce rapport. J'ai entendu jusqu'aujourd'hui qu'il fut pris quelque mesure par le gouvernement provincial, en vue de la mise en pratique des propositions faites par ces commissaires et en vue d'obtenir une reddition de compte. On n'a pas jugé à propos de prendre des mesures, bien que, aux termes de la loi, le procureur général actuel et le secrétaire actuel de la province soient d'office directeurs de la compagnie et aient le droit d'exiger une reddition de compte de la part de tout directeur.

Ils n'ont pris aucune mesure dans ce sens, et pourquoi? Parce qu'ils savent que s'ils intentaient une action devant la cour suprême d'équité, on prétendait probablement dans cette enceinte que la question est en litige et que dès lors elle ne saurait être soulevée au Parlement, ce qui aurait l'effet de leur enlever plus que jamais l'espoir de me faire sortir de force du ministère. Ils ne l'ont pas fait, et j'ai pris le seul parti qui me restait à prendre; j'ai hier prié mon avocat (la législature n'étant prorogée que depuis quelques jours) d'instituer une action devant la cour suprême d'équité du Nouveau-Brunswick contre la compagnie New Brunswick Coal and Railway et autres défenseurs, de manière à faire comparaître en justice toutes les parties intéressées pour les fins d'une reddition de compte des affaires de la compagnie, et en vue de tirer au clair tous ces comptes. Ayant pris ces mesures, monsieur l'Orateur, je crois avoir fait tout ce qu'on peut attendre de moi et tout ce qu'il convenait que je fisse.

Il est possible que je ne sois pas aussi soigné que je devrais l'être, surtout en ce qui regarde mes propres affaires; et à l'égard de ces prêts qui ont été faits à la compagnie, j'aurais dû peut-être exiger un reçu ou un billet de la compagnie; mais je ne crains pas de dire que personne au monde ne saurait prétendre que j'ai commis une injustice envers qui que ce soit ou envers le public, ne fut-ce que pour un dollar. J'ai toujours été prêt dans la législature du Nouveau-Brunswick où j'ai passé plusieurs années, et devant le peuple de la province qui me connaît, à me défendre contre toute accusation qui a été faite ou qu'il soit possible de faire contre moi. Dans ce Parlement-ci, je suis presque un étranger, mais je me suis efforcé de présenter les faits sous leur vrai jour; je me suis efforcé de signaler les erreurs, les inconséquences, les mensonges, les inexactitudes de la plus grossière espèce, les manifestations de partisannerie politique contenues dans ce rapport. Je pense pouvoir m'exonérer de tout reproche en ce qui regarde l'exposé que j'ai fait à la Chambre de la situation véritable.

En somme, monsieur l'Orateur, je m'en rapporte au jugement de la Chambre. Je reconnais que je ne saurais continuer de siéger en cette Chambre ou de faire partie du ministère si la députation cessait de me respecter ou de me considérer. Je me rends compte que je ne serais plus digne de siéger parmi les honorables membres de cette assemblée si je m'étais rendu coupable d'aucun acte indigne d'un homme d'Etat. Je désire donc soumettre ma cause au jugement de la Chambre et monsieur l'Orateur, avec votre permission, afin que les membres des deux partis se sentent plus libres de discuter cette affaire, et de la commenter, je demanderai la permission de me retirer pendant que la discussion se

poursuivra et jusqu'à ce que la Chambre ait pris une décision à cet égard.

M O. F. CROCKET (York, N.-B.): Monsieur l'Orateur, je n'aurais pas cru qu'un membre de la députation, et encore moins un membre occupant la position responsable de ministre de la Couronne, en vue de se défendre contre les constatations aussi graves que celles contenus dans ce rapport de la commission royale, eût invoqué des raisons aussi futiles que celles avancées cet après-midi et ce soir par le ministre des Travaux publics. Je prie mes honorables collègues, tant de l'un que de l'autre parti, de s'arrêter un moment sur les passages du rapport cités par l'honorable représentant d'Elgin-ouest (M. Crothers), puis de se demander si dans tout ce verbiage, ces répétitions et ces emportements dont le ministre des Travaux publics nous a gratifiés, il se trouve une seule déclaration qui refute ou même affaiblisse dans la moindre mesure les déclarations faites par l'honorable député en question. Je prie les membres de la députation de dire ce qu'ils pensent de cette allusion à une erreur typographique qui ne change absolument rien à la nature d'une seule des multiples opérations qui ont provoqué la condamnation du ministre des Travaux publics par la commission. L'honorable député d'Elgin-ouest a déjà signalé cet argument fondé sur une erreur typographique. J'ai été surpris d'entendre le ministre des Travaux publics soutenir en cette Chambre que cette erreur relativement au chiffre du fonds social de la compagnie New-Brunswick Coal and Railway avait été commise à dessein par la commission dans le but de tromper le public. Comment donc, si l'honorable ministre avait jeté un coup d'œil sur la page du rapport faisant face à celle-ci, il aurait constaté que la commission déclare en toute lettre que le fonds social de la compagnie est au chiffre de $100,000, que les actions dont M. Skinner a disposé formaient un total de $43,000, et ne pouvaient absolument pas s'élever à $430,000. Mais, monsieur l'Orateur, dans une circonstance antérieure où le ministre des Travaux publics était en cause, une erreur typographique a été utilisée pour détourner l'attention de la question principale.

Monsieur l'Orateur, j'ai lu avec le plus grand soin les témoignages sur lesquels ce rapport est fondé; et je n'hésite pas à dire en ma qualité de membre de la députation qu'il n'est pas une constatation de ce rapport qui ne soit absolument établie par la preuve. Le ministre des Travaux publics a déclaré en terminant qu'il s'était efforcé de signaler les inconséquences, les erreurs, les inexactitudes contenues dans ce rapport.

Je suis ici ce soir pour démontrer que la preuve que j'ai en ma possession que la déclaration faite ce soir en cette Chambre par l'honorable ministre au sujet de ces questions est absolument contredite par les faits et en grande partie par sa propre déclaration devant la commission, et je regrette beaucoup que le ministre des Travaux publics, sous prétexte de nous fournir l'occasion de discuter cette question librement, ait jugé à propos de quitter cette Chambre, parce que j'avais l'intention de lui poser quelques questions au sujet de certains faits que je prétends avoir été par lui faussement représentés en cette Chambre.

L'hon. M. FOSTER: Qu'on le rappelle.

M. CROCKET: Ce rapport constate que la New-Brunswick Coal and Railway Company, dont le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) était l'âme dirigeante, s'est rendu coupable de toutes sortes de méfaits. Après avoir interrogé à fond tous les employés et tous les membres de cette compagnie, tous les banquiers qui ont fait affaires avec elle, l'avocat de la compagnie, tous ceux qui étaient censés avoir quelque connaissance de ses affaires, cette commission a jugé qu'il y avait eu emploi irrégulier $134,000; que des obligations avaient été illégalement endossées et transportées, que des subsides avaient été illégalement payés, que des livres et des comptes avaient été falsifiés. Bref, elle a déclaré cette compagnie coupable de violation de tous les principes et règles de conduite qui devraient régir l'administration des fonds en fidéicommis et l'a en outre jugée coupable de violation de chacune des dispositions statutaires qui la liaient dans l'intérêt du public. J'aimerais à savoir si le rédacteur du " Globe " de Toronto sera agréablement déçu lorsqu'il lira le discours prononcé cet après-midi et ce soir par le ministre. J'aimerais à savoir si le rédacteur de ce journal sera d'avis que le ministre des Travaux publics s'est défendu d'une façon tellement convaincante que tout homme dépourvu de préjugés puisse l'acquitter devant le tribunal de l'opinion publique.

Etablissons un contraste entre la déclaration faite par le ministre et le témoignage qu'il a rendu devant la commission. L'honorable ministre a nié qu'il fut le gérant général de cette compagnie et a qualifiée d'absolument fausse la déclaration faite à cet effet, alléguant que la preuve ne justifie pas cette déclaration. Il s'est efforcé de créer l'impression qu'il n'était pas la tête et le chef de compagnie. A ce propos, je veux parler du témoignage de cet ami de cœur du ministre, de Geo. McAvity, qui était le président de la New-Brunswick Coal and Railway Company. M. McAvity a déclaré, comme on le verra dans le rapport de son témoignage, à la page 534, que M. Pugsley était le chef financier de la compagnie. Et à la page 363, M. McAvity dit encore que M. Pugsley dirigeait virtuellement toute l'affaire. Puis, à la page

534, M. McAvity répond comme suit lorsqu'on lui demande:

Si votre gérant vous disait de la faire, émettriez-vous un chèque?

M. Powell—M. Pugsley était votre gérant?

R. Nous le nommions le chef financier de la compagnie. Il était le représentant du Gouvernement dans la compagnie.

M. CARVELL: Ou trouvez-vous là qu'il s'agisse du gérant général? Vous avez dit que vous prouveriez par le témoignage de M. McAvity que le ministre des Travaux publics était le gérant général.

M. CROCKET: La déclaration de M. McAvity était à l'effet que M. Pugsley était le chef financier de la compagnie.

M. CARVELL: C'est cela.

M. CROCKET: Et de plus que M. Pugsley dirigeait virtuellement toute l'affaire. Quelle autre preuve mon honorable ami de Carleton veut-il avoir du fait que le ministre des Travaux publics faisait fonction de gérant général que la déclaration par le président de la compagnie à l'effet qu'il dirigeait toute l'affaire? Il y a aussi une autre preuve à ce sujet que l'on trouvera dans l'exposé dont le ministre des Travaux publics lui-même a parlé. C'est l'exposé fait par M. Sharpe, et l'on en parle comme d'une vérification des comptes de la compagnie. On la trouvera à la page 199 des rapports, décrets de l'exécutif et autres documents. Le 31 mai 1904, il y a dans cet exposé un item pour salaire et émoluments du directeur gérant, $5,000. Je demanderai à mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) vu que le ministre des Travaux publics est parti, à qui cela s'applique sinon au ministre des Travaux publics. Lorsque l'on a demandé à M. Pugsley quel salaire il a reçu, ou s'il en a reçu comme directeur gérant, il a répondu que M. Sharpe avait soumis une proposition à l'effet qu'on lui donnât $5,000, mais que l'autre directeur *ex-officio*, l'un des directeurs du bureau, le secrétaire provincial, maintenant lieutenant-gouverneur de la province, avaient rejeté cette proposition. Et je comprends que ce sont là les $5,000 dont le ministre a parlé comme étant le salaire du directeur gérant. Il ne peut y avoir le moindre doute que le ministre des Travaux publics ait été l'âme dirigeante de cette compagnie. Il ne peut non plus y avoir aucun doute que non seulement il ait dirigé toutes les affaires financières de la compagnie, mais que l'idée de former cette compagnie ait germé dans son cerveau fertile. Comme on l'a démontré, il y avait feu A. I. Trueman, qui était l'associé du ministre des Travaux publics, il y avait son ami, M. McAvity, il y avait M. Skinner—chaque membre du bureau de direction et chaque membre de la compagnie à la "machine" libérale dans la province du Nouveau-Brunswick.

Autre chose encore, pas un seul d'entre eux n'avait mis un dollar dans l'entreprise; tout l'argent que la compagnie a eu lui est revenu du trésor provincial ou du trésor fédéral.

Le ministre des Travaux publics a cherché à jeter du discrédit sur cette commission en voulant faire croire à la Chambre qu'elle n'avait pas raison de dire que la compagnie ne tenait pas de livres, et il a cité assez ingénieusement, je crois, un passage du rapport où il est question des livres qui étaient tenus à Norton et Chipman, et après cette citation, il a demandé à la Chambre ce qu'elle pensait d'une commission qui osait déclarer que cette compagnie ne tenait pas de livres.

Cependant, au bas de cette même page, citée par le ministre, il est dit qu'à part ces livres, la compagnie n'en tenait pas d'autres, et les commissaires reconnaissent que ces livres à Norton, concernant cette partie du chemin étaient bien tenus. Les livres dont les commissaires déplorent l'absence sont ceux qui se rapportent à la construction de ce qu'on appelle la section des 15 milles et aux frais relatifs à l'acquisition du chemin de fer central, à la réception et à l'emploi des deniers obtenus comme subvention.

Cette compagnie fut constituée en 1901, pour construire un chemin de fer entre Chipman et Gibson, une distance de 45 milles. Un marché fut fait entre le Gouvernement et la compagnie, et le Gouvernement accorda une subvention pour la construction du chemin. La commission, pour faire son enquête, n'a pas pu trouver un seul livre se rapportant à cette partie des travaux. Cette compagnie avait un secrétaire, un trésorier et un président.

Le ministre des Travaux publics a parlé de M. J. J. F. Winslow, de Fredericton, qui devint secrétaire à la mort de M. Allen, et qui au vivant de M. Allen, était son commis.

Or, il ressort de la déposition de M. Winslow, qui était alors le secrétaire, qu'il ne savait même pas qui était le trésorier de la compagnie, que M. Allen ne tenait pas de livres, qu'après sa nomination comme secrétaire, en succédant à M. Allen, il s'était efforcé de reconstituer un livre avec des renseignements épars que lui fournissait M. Allen. Ce livre, à sa face même, est incomplet, et personne n'a jamais osé prétendre qu'il contenait un état exact et complet des opérations de la compagnie. C'est dans la déposition de M. McAvity qu'il est dit que la compagnie ne tenait pas de livres. Le témoin déclare que non seulement il n'a pas de livres, mais qu'il ne peut pas en trouver d'autres que ceux que la compagnie tenait à Norton.

Avant la tentative faite cet après-midi par le ministre des Travaux publics, personne n'a jamais osé contredire cette déclaration des commissaires que la compa-

gnie ne tenait pas de livres auxquels on put se fier, pour retracer l'emploi de sommes considérables qui sont passées par les mains de la compagnie. Non seulement la compagnie ne tenait pas de livres, mais la commission n'a pas pu se procurer ceux de la compagnie de construction Barnes, à qui la compagnie avait concédé les travaux

Pour mettre la Chambre sous l'impression que la commission a voulu tromper le public en disant que la compagnie ne tenait pas de livres, le ministre des Travaux publics a rappelé que M. Shannon a déclaré devant la commission qu'il avait fait l'examen des livres de la compagnie de construction de Barnes, en vue d'obtenir une subvention du gouvernement fédéral. Cela est dit en toutes lettres dans le rapport que M. Shannon a été admis à examiner les livres que la compagnie de construction possédait à cette époque. Mais quand la commission a voulu les examiner à son tour, elle n'a pas pu se les procurer; ils avaient disparu. Malgré tous ses efforts, la commission n'a pu avoir les livres de la compagnie de construction Barnes. Permettez-moi de citer la déposition de M. Barnes sur ce point. On la trouvera à la page 643:

Q. Possédez-vous des chèques ou des traites, donnés ou acceptés par nous, relativement à ces opérations?

R. Je ne les ai pas conservés.

Q. Avez-vous des chèque ou des traitess concernant cette affaire, entre vous et la compagnie?

R. Je ne le crois pas. L'affaire a été réglée et ça été fini.

Q. Avez-vous détruit vos traites?

R. C'est ce que je faisais généralement.

Q. Et vos chèques?

R. Je les ai détruits. A la fin de l'année, les chèques sont vérifiés de nouveau et détruits.

Q. Est-ce une règle invariable?

R. C'est généralement ce que je fais.

Q. Avez-vous entendu quelqu'un parler de vos livres, depuis?

R. Non.

Q. Vous n'avez aucune idée de l'endroit où ils peuvent être?

R. Non.

Voilà la déposition du gérant de la compagnie de construction Barnes au sujet des livres que la commission a voulu se procurer, pour constater la régularité et la légitimité des paiements qui lui ont été faits.

Mais il n'y a pas que les livres de la compagnie de construction Barnes qui étaient introuvables. Quand la commission a voulu étudier les prêts que la Real Estate, Loan, Trust and Investment Company, prétend avoir faits, les témoins ont déclaré qu'il n'y avait pas de livres. Cependant le ministre des Travaux publics nous a représenté cette compagnie comme étant presque seule propriétaire du chemin. Je désire citer un passage de l'enquête, à ce sujet, page 697. Le juge Trueman, dont le ministre nous a parlé, était le secrétaire de cette compagnie qui ne tient pas de livre et qui prête de l'argent, sans en faire mention dans ses livres et sans exiger d'intérêt:

Q. J'aimerais à savoir quels sont les paiements qui vous ont été faits, avant que vous ayiez obtenu ces $5,000?

R. Si le juge Trueman vivait, je crois que vous pourriez le savoir de lui, ou du secrétaire de la compagnie, M. Allen.

Ceci, qu'on ne l'oublie pas, est la déposition du ministre des Travaux publics.

Q. M. Allen ne tenait pas de livres n'est-ce pas?

R. M. Allen m'a dit qu'il tenait un mémoire exact.

Q. Vous ne pouvez pas nous dire quelles sommes vous ont été payées sur ces avances que vous avez faites à M. Evans ou à la compagnie ou pour l'usage de la compagnie, jusqu'au 1er juillet 1904?

R. Non, je ne le puis pas; la raison en est que je ne tiens aucun compte de mes affaires d'argent.

C'est toujours la dépositions du ministre des Travaux publics.

Le juge Trueman avait une procuration et mon secrétaire, en avait une également; je sais que ces sommes avaient été prêtées et le juge Trueman m'a rapporté le 30 juin qu'il était dû beaucoup plus de $5,000 à la compagnie.

Il s'agit de la Real Estate Loan and Investment Company.

Q. Je vous ai demandé si vous pouviez nous dire quelle somme?

R. C'est pour cette raison que je ne le puis pas.

Q. Devons-nous comprendre que vous ne tenez aucun compte vos propres opérations financières?

R. Oui, je puis dire que je ne tiens pas de compte. Depuis que je suis dans les affaires, j'ai eu un livre dans lequel j'entrais, d'une manière incomplète, ce qui m'était dû, mais je n'ai jamais tenu compte des sommes que je recevais. Pour cette affaire, je m'en rapportais absolument à M. Allen et à M. Trueman.

Et plus loin, à la page 698:

Le juge Trueman était secrétaire et trésorier et c'était lui qui faisait toutes les opérations.

C'est le ministre des Travaux publics lui-même qui déclare que le secrétaire-trésorier d'une compagnie qui s'intitule: The New-Brunswick Real Estate, Loan and Investment Company, faisait ses opérations sans comptabilité, sans tenir de livres de compte. Cela n'en empêche pas de reprocher aux commissaires de n'avoir pas fait comparaître l'exécuteur testamentaire de M. Trueman pour l'interroger au sujet des livres et des papiers de M. Trueman.

Il ose faire ce reproche à la commission, après avoir déclaré lui-même à l'enquête que cette compagnie ne tenait pas de livres de comptes. Il n'y a pas que la compagnie de construction Barnes qui est censée avoir reçu des milliers de dollars de

la compagnie de chemin de fer et la Real Estate, Loan and Investment Company, qui est supposée avoir prêté des sommes considérables à la compagnie de chemin de fer, dont les livres n'ont pu être retrouvés. Même la maison J. M. Robinson et Cie, qui a escompté pour $373,000 d'obligations, n'a pu produire ses livres à l'enquête. Croit-on que M. Robinson, interrogé par la commission sur les détails de cette opération a déclaré qu'il ne trouvait pas ses livres, ni aucune trace de ces opérations?

M. CARVELL: J'aimerais à savoir où se trouve cette déclaration, car mon honorable ami doit savoir que M. Robinson a produit ses livres, ses comptes, et qu'il a rendu compte devant la commission, jusqu'au dernier dollar provenant de ces opérations. Mon honorable ami, ne se rend pas justice à lui-même.

M. SCHAFFNER: Ne vous inquiétez pas de lui.

M. CROCKETT: On trouvera à la page 649, ce passage de la déposition de M. Robinson:

Q. Avez-vous trouvé vos livres de l'année en question?

R. Non.

Q. Les avez-vous cherchés?

R. J'ai fait des recherches parmi tous mes papiers et je n'ai pas pu les trouver; je suppose qu'ils ont été détruits.

Q. Les livres de l'année en question ont-ils été détruits?

R. Oui—c'est-à-dire que je ne puis pas les retrouver.

Le frère de M. Robinson fut aussi appelé devant la commission et fit une déposition exactement semblable. Il déclara que les livres ne pouvaient pas être retrouvés.

Je suis convaincu qu'après avoir entendu ces extraits de l'enquête, la Chambre pourra apprécier à leur juste valeur les déclarations du ministre des Travaux publics, au sujet des livres de la compagnie.

Il y a encore plus. Nous avons la déposition de M. Corbett qui fut chargé de vérifier les livres et qui déclara ne pouvoir appurer des comptes, avec les renseignements qu'on lui mettait sous les yeux. A la page 175, il dit qu'il lui est impossible de trouver des livres qui lui permettent de suivre ces opérations. Je pourrais citer encore d'autres témoins; M. Skinner fut interrogé au sujet d'une somme de $1,800 qu'il paraissait avoir reçue de la compagnie; il déclara qu'il n'avait aucun écrit indiquant pourquoi cette somme lui avait été payée, et il n'avait aucune réclamation contre la compagnie. C'est avec des témoins comme ceux-là que la commission a dû instruire l'enquête.

Comme je l'ai déjà dit, tous les officiers de cette compagnie, y compris le président et tous les directeurs encore vivants, ont été appelés devant la commission et interrogés au sujet de ces transactions. De ligne en ligne sur des pages entières, ce rapport ne contient que ceci: "Je ne puis me souvenir", "je ne me souviens pas". Cependant, en dépit de ces faits, le ministre des Travaux publics a la témérité de venir devant le parlement du Canada, et sachant que la majorité des membres de la Chambre connaisent peu ces transactions. il fait une déclaration qu'il espère répandre largement dans le pays aux fins de discréditer cette commission.

Une des premières erreurs dans le rapport dont le ministre ait parlé est relative à un billet de $10,000 escompté par l'honorable F. P. Thompson au mois de novembre 1902, et dont on n'a pu retracer le produit. Le ministre a déclaré que si la commission avait consulté des comptes de la Barnes Construction Company, elle aurait constaté que ce montant y figurait. J'ai devant moi les comptes de la Barnes Construction Company et je défierais le ministre des Travaux publics s'il était ici, je défie son avocat, le député de Carleton (M. Carvell) de démontrer—

M. CARVELL: J'accepte le défi...

M. CROCKET: Au mois de novembre 1902.

M. CARVELL: Que mon honorable ami me permette—donnez-moi le temps de consulter mes papiers—Je crois que mon honorable ami a devant lui les comptes de la Barnes Construction Company. Je lui demande de regarder à la page 502.

M. CROCKET: Oui, trouvez-moi un paiement de $10,000 au mois de novembre.

M. CARVELL: Je ferai remarquer à mon honorable ami que s'il veut regarder à la date du 21 février—

Quelques DEPUTES: Oh! Oh!

M. CARVELL: Eh bien, attendez.

Quelques DEPUTES: Asseyez-vous.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre.

M. CARVELL: Je dis à mon honorable ami, et il le sait que les $10,000 sont là et....

Quelques honorables DEPUTES: Oh! Oh! A l'ordre.

M. CARVELL: Et s'il veut passer à...

Quelques DEPUTES: Oh! Oh!

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, je demande...

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre.

Sir WILFRID LAURIER: A l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre. Je réclame l'ordre. Je comprends que l'honorable député de Carleton (M. Carvell) avait la parole avec la permission de l'ho-

norable député, et s'il en est ainsi on doit l'entendre.

M. CROCKET: Je voulais bien permettre à l'honorable député de m'indiquer le paiement. Il a accepté mon défi d'indiquer, au mois de novembre 1902, ce paiement de $10,000, et il ne l'a pas fait.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député de Carleton (N.-B.), en acceptant le défi et le privilège qui lui est accordé, doit se borner aux conditions de ce privilège.

M. CROCKET: Sur ce point, la déclaration de la commission était claire; un billet avait été escompté au mois de novembre 1902 et marqué F. P. T., les initiales de l'honorable F. P. Thompson, et il n'existe nulle trace du produit de ce billet obtenu de la banque au mois de novembre 1902. Le ministre des Travaux publics a déclaré que s'ils avaient regardé aux comptes de la Barnes Construction Company, ils auraient trouvé ce montant porté à son crédit. Cette déclaration est absolument contraire à la preuve et l'examen du compte de la Barnes Construction Company établit qu'elle n'est pas exacte. Presque toutes les déclarations faites par le ministre des Travaux publics cet après-midi peuvent être contredites et réfutées par la preuve devant la commission. Il a parlé de l'honorable F. P. Thompson comme d'un homme notable et honorable, contre lequel on ne pouvait rien dire. Je ne désire pas faire la moindre insinuation contre l'honorable F. P. Thompson, mais je crois qu'étant donné ce qu'on trouve dans ce rapport même au sujet de l'honorable F. P. Thompson, le ministre des Travaux publics aurait bien fait de s'abstenir des éloges qu'il lui a prodigués. Dans une page précédente du rapport il est dit, et la preuve s'en trouve dans ce livre, que lorsque le contrat a eu lieu entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et la Central Railway Company et lorsque la Central Railway Company a transporté l'entreprise au docteur DeBertram, celui-ci afin de toucher les subventions provinciales, a dû assigner au dit honorable F. P. Thompson une somme de pas moins de $28,000 avant que le Gouvernement consente à lui verser ces subventions.

Cet après-midi, malgré les aveux faits au banc des témoins par M. le sénateur Thompson et M. le shérif Sterling, le ministre des Travaux publics se présente devant le Parlement et déclare que des personnes qui connaissent à fond les affaires de la compagnie du chemin de fer central lui ont affirmé que cette déclaration est complètement fausse. En réalité, il n'y a aujourd'hui personne au Canada qui connaisse mieux et qui ait mieux connu que le ministre des Travaux publics lui-même les affaires de la compagnie du chemin de fer central, depuis le début de ses opérations jusqu'à ce jour. A ce sujet, je puis dire qu'en 1892, au Nouveau-Brunswick, a été présenté au lieutenant-gouverneur en conseil un mémoire renfermant dix-sept accusations formelles de corruption et de prévarication contre des membres du ministre de ce temps-là, au nombre desquels on comptait le ministre des Travaux publics. Le 5e paragraphe du mémoire est ainsi conçu:

Ladite compagnie du chemin de fer central, ou ceux qui défendaient ses intérêts, administraient ses recettes et obtenaient le paiement des subventions aux termes du marché passé avec le gouvernement provincial, a été illégalement et félonieusement invitée et obligée à payer et a payé audit procureur général Blair et à l'honorable Wm Pugsley, qui était alors et qui est encore solliciteur général, et aux membres du gouvernement exécutif de la province, de fortes sommes d'argent comme faisant partie du marché et pour leur permettre de se faire payer lesdites subventions aux termes de ce marché; et le paiement des subventions a été différé jusqu'après le versement de ces sommes auxdits procureur général et solliciteur général et à d'autres membres de l'exécutif pour aider à leur élection ou à élection de leurs partisans dans la Chambre d'assemblée.

Ainsi, on voit que le nom du ministre des Travaux publics a été mêlé aux affaires de la compagnie du chemin de 1er central depuis le début jusqu'en 1889.

L'hon. M. FOSTER: Ces $28,000 ont-ils été payés à MM. Thompson et Sterling pour des travaux de construction?

M. CROCKET: J'ai à peine besoin de dire qu'ils ne leur ont pas été payés. Ils n'ont été payés qu'à titre de pots-de-vin—et rien ne prouve le contraire. Je ne crains pas de dire que ce paiement a été purement un acte de corruption. On n'a fait entendre devant la commission aucun témoin pour excuser tant soit peu le paiement à ces deux messieurs de ces $28,000 pris sur les subventions accordées par le Gouvernement, pas un seul. Mais, M. le docteur DeBertram, à qui l'entreprise a été adjugée, fut obligé de céder les subventions et cette somme fut remise à ces messieurs. Ceci soit dit de la première inexactitude ou erreur que le ministre des Travaux publics a relevé dans ce rapport.

Le ministre a aussi affirmé que rien ne justifie l'accusation de paiement illégal des subventions relatives à la construction de la section de 15 milles de Chipman à Minto. Afin que la Chambre puisse comprendre cette affaire, j'exposerai brièvement les lois qui s'appliquent au paiement de ces subventions. En 1882, la législature du Nouveau-Brunswick a rendu une loi générale, sous le titre de loi concernant le homard,

relativement aux subventions aux chemins de fer, loi qui avait trait au paiement de subventions au chemin de fer central, entre autres voies ferrées qu'on projetait, à cette époque, d'établir au Nouveau-Brunswick. Cette loi décrétait que le Gouvernement paierait $3,000 par mille.

La distance de Chipman à Gibson était de 45 milles, ce qui représentait une subvention totale de $135,000. Avant que la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick eut été constituée en corporation, on avait payé $13,000 pris sur cette somme à compte des travaux exécutés en 1890 et en 1896 aux termes de marchés antérieurs. Une somme de $5,000 prise sur la subvention avait été payée en 1890 à compte des travaux faits par M. le docteur DeBertram et une somme de $8,000 a aussi été payée à compte de travaux qu'on prétendait avoir été exécutés aux termes d'un marché passé en 1896. De la subvention accordée par le législation, on avait employé $13,000 avant que le compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick eut obtenu son entreprise et le droit de recevoir des deniers du Gouvernement. Ces $13,000 avaient été payés à compte du coût de la section de 15 milles qui, à raison de $3,000 par mille, devait être l'objet d'une subvention de $45,000. Cependant, $13,000 avaient été payés, et il ne restait, aux termes de la loi, qu'une balance de $32,000. Le marché passé avec la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick concernant la construction des 45 milles de voie ferrée stipulait le paiement d'une subvention, non de $3,000 par mille, mais de $2,500 par mille seulement. A ce sujet, il existe un décret du conseil très intéressant que je désire signaler à la Chambre. Le décret est daté du 2 juillet 1900, et voici l'extrait qu'on trouve à la page 4 des Procès-Verbaux:

La subvention provinciale qui sera ainsi accordée sera calculée au taux de $2,500 par mille pour une distance de 45 milles au plus, et le lieutenant-gouverneur fera garantir les premières obligations hypothécaires de ladite compagnie, jusqu'à concurrence de $25,000 par le receveur général, conformément et sujet aux dispositions de ladite loi adoptée à la dernière session de l'assemblée législative.

Aux termes du décret du conseil, fut passé un marché par lequel le Gouvernement accordait à cette compagnie une subvention de $2,500 par mille. Sur le pied de $2,500 par mille, la somme totale que la compagnie aurait pu exiger pour la construction des 45 milles entiers aurait été de $112,500, ou de $37,500 pour les 15 milles déjà construits. Une somme de $13,000 ayant été payée en vertu d'un marché antérieur, il reste une différence de $22,500 entre le chiffre de la subvention fixée par la législature sur le pied de $3,000 par mille et la somme que le Gouvernement s'est engagé à remettre à cette compagnie.

On raconte une histoire très intéressante au sujet de l'emploi qu'on a fait de cette différence de $22,500. J'ai déjà mentionné le décret du conseil du 2 juillet 1901. Celui-ci, après avoir pourvu au paiement d'une subvention de $2,500 par mille à la compagnie, bien que la loi mentionne $3,000 par mille, dispose de plus, que:

Le secrétaire de la province fait aussi rapport que le receveur général a payé au chemin de fer central, à compte de la subvention de $3,000 par mille, payable aux termes de ladite loi (45 Vict., chap. 34), relativement à la ligne de Chipman à Fredericton, la somme de $13,000; et que la compagnie du chemin de fer central a aussi remis au receveur général des délégations de paiement s'élevant à une autre somme de $8,500 à prendre sur ladite subvention. Vu que la subvention payable aux termes de la loi est de $3,000 par mille et que les travaux exécutés sur la ligne sont devenus de grande valeur relativement, à cause du temps qui s'est écoulé depuis leur exécution et pour d'autres raisons, le receveur général propose que cette somme de $13,000 ne soit pas retranchée de la subvention, que le montant de ces délégations de paiement, ou telle partie d'iceux que le lieutenant-gouverneur en conseil croira juste, soit payé, du consentement de la législature, aux porteurs de ces délégations de paiement au *pro rata* au fur et à mesure de l'achèvement de chaque section de 10 milles.

Le montant de $8,500 mentionné ici représentait des délégations de paiement dont MM. William Pugsley et C. N. Skinner détenaient $7,500 et l'ordre en faveur de M. Whitehead était de $1,000. M. Pugsley lui-même avait reçu $2,250 et M. Whitehead $300 à compte des délégations de paiement. avant que ce décret eût été rendu. Néanmoins, ce décret, qui à première vue paraît avoir été rédigé par celui qui était alors procureur général, contient cette disposition.

Il existe un autre décret du conseil rendu le 12 avril 1902, qu'on trouve à la page 44 du dossier et qui fait aussi mention des $8,500 de délégations de paiements détenues par le ministre des Travaux publics et M. Whitehead. Ce deuxième décret sur le même sujet est assez intéressant et il dispose que . . .

L'hon. M. FOSTER: La date?

M. CROCKET: Le 12 avril 1902.

L'hon. M. FOSTER: Il était alors procureur général. Le décret porte que:

Le receveur général a payé à la compagnie du chemin de fer central, à compte de la subvention de $3,000 par mille payable aux termes de ladite loi, pour le chemin de fer

de Chipman à Fredericton, la somme de $13,000, et ladite compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick ayant établi, à la satisfaction du secrétaire de la province, qu'elle est exposée à payer la somme de $8,500 pour des travaux exécutés sur le chemin de fer entre Chipman et Fredericton que la compagnie s'engage à payer et pour le paiement de laquelle le lieutenant-gouverneur en conseil a promis de demander l'autorisation de la législature.

Ne perdez pas de vue que les seules délégations de paiement au montant de $8,500 remises au receveur général étaient des délégations de $7,500 remises par MM. Pugsley et Skinner et une autre de $1,000 remise par un membre de la législature du Nouveau-Brunswick, M. W. T. Whitehead, un autre affidé de la clique libérale de la province.

Après avoir examiné de nouveau les dispositions dudit chapitre 34 des statuts de la 45e année du règne de Victoria, le secrétaire de la province est d'avis que la compagnie a le droit, en vertu de la loi, de recevoir une subvention de $3,000 par mille. Aucune autorisation de la législature n'est nécessaire pour le paiement de ces $8,000.

Il s'agit des délégations de paiement en faveur de MM. Pugsley, Skinner et Whitehead.

Ladite somme de $13,000 a été payée à compte des travaux exécutés par la compagnie du chemin de fer central et doit être retranchée de la subvention payable à la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick; cependant la compagnie consent à ce que, outre cette somme de $13,000, la province retienne aussi une autre somme de $1,000 qui, vu que la distance de Chipman à Gibson est de 45 milles, porterait à $2,500 par mille la subvention actuellement disponible en faveur de cette compagnie. On propose de payer à la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick ladite somme de $8,500 qui sera imputée sur la subvention de $3,000 par mille et payée lorsqu'il sera convenu avec la compagnie que ces sommes de $13,000, de $8,500 et de $1,000, soit $22,000 en tout, seront retranchées de la subvention de $3,000 par mille payable aux termes de ladite loi; de sorte que tout le reste de la subvention restant à payer à la compagnie (y compris lesdits $5,000) sera au taux de $2,500 par mille, et que des débentures provinciales pour ladite somme seront émises par le receveur général au titre de $500 chacune, portant intérêt à un taux de 4 p. 100 par année, au plus; ces débentures devant être signées par le secrétaire de la province et porter le grand sceau de cette dernière, être émises de la manière indiquée dans l'article 6 de la loi, et être vendues, et le produit de la vente devant être appliqué au paiement de cette somme de $8,500.

Voilà, monsieur l'Orateur, comment on rend compte de la différence entre le chiffre de la subvention payable aux termes du marché passé avec la compagnie, et le chiffre de la subvention mentionné dans la loi: $13,000 payés antérieurement dont $2,250 représentent les délégations de paiement en faveur du ministre des Travaux publics et de M. Skinner; $8,500 de plus pour les mêmes délégations de paiement sur lesquelles $2,250 avaient été payés et un autre somme de $1,000 qu'on semble avoir prélevée en même temps.

Après cela, je pense que la déclaration du ministre, qui dit qu'il n'y avait pas lieu de prétendre qu'il a pu être fait quelque paiement illégal de partie de la subvention, n'a pas grands poids. Les pièces font voir indéniablement que la compagnie a reçu, pour ces 15 milles de chemin la somme de $57,000, quoique par le contrat, elle n'eût le droit de recevoir qu'une somme de $37,000 pour ces 15 milles de chemin.

C'est ce que l'on trouve à la page 42. Il a été payé pour cette section de 15 milles et pour les embranchements $77,000, dont $20,000 pour les embranchements; ce qui laisse $57,000 de la subvention payés à la compagnie pour quinze milles de voie ferrée, pendant que la somme de $45,000 était tout ce que la compagnie avait droit d'avoir selon les dispositions de la loi. Il n'est pas douteux que cette somme de $70,000, comprenant les $13,000 versées antérieurement, n'ait été payée en vertu de la loi de 1882, relative à la ligne principale, à l'exclusion des embranchements, pour laquelle $20,000 furent payés en vertu d'une loi subséquente, bien qu'il ne se trouvât que 15 milles de chemin de faits et que cela ne lui donnât droit qu'à une subvention de $45,000. Il a donc été payé, à l'occasion de ces 15 milles de chemin, $25,000 de plus que la loi n'autorisait.

J'ai déjà indiqué ce qu'était devenu une somme de $8,500 prise sur ce montant; j'ai dit qu'elle avait été payée en vertu de mandats qui se trouvaient dans les mains du ministre des Travaux publics et M. Whitehead, et qui par les pièces paraissent avoir été déposés chez le sous-receveur général; ces mandats ayant constitué une première charge sur la subvention.

Il y a un autre fait intéressant qui se rattache au paiement de ces $2,250 fait à MM. Pugsley et Skinner. Je mettrai au dossier ces parties du rapport, pour qu'il n'y ait pas de méprise. On y trouvera la cession à MM. Wm Pugsley et C. N. Skinner par M. le docteur DeBertram d'une somme de $7,500 (pages 92 et 93). Vient ensuite un ordre de MM. Pugsley et Skinner au receveur général du payer $2,750 à la Banque du Nouveau-Brunswick (page 97). C'est alors que le procureur général, savoir feu M. Blair, adresse au sous-receveur général une lettre enfermant l'ordre de MM. Pugsley et Skinner, et lui disant de faire savoir à la Banque du Nouveau-Brunswick que ces $2,750 vont constituer une première charge sur la subvention et seront payées sur le premier argent gagné (page 98). Le sous-receveur général écrit, en conséquence, à la banque (page 99).

Après cela, il y a l'ordre de MM. Pugsley et Skinner au receveur général lui disant de payer à David O'Connell une somme de $2,000, et, dans la même lettre, M. Pugsley met un ordre à M. Babbitt, le sous-receveur général, lui demandant de faire envoyer à M. O'Connell une lettre semblable à celle qui a été envoyée à la Banque du Nouveau-Brunswick. M. O'Connell, soit dit en passant, est un prêteur d'argent de la ville de Saint-Jean; de sorte que MM. Pugsley et Skinner semblent ne pas avoir perdu grand temps à utiliser la partie de la subvention qu'ils s'étaient fait transporter. Il y a ensuite un ordre de MM. Pugsley et Skinner au receveur général pour $550, et une lettre lui demandant d'envoyer à M. Trueman une lettre adressée à la banque, semblable à celle qui avait été envoyée à O'Connell. Ceci est en date du 4 janvier 1896 et se trouve à la page 103. Comme on le voit, il y a eu divers mandats, s'élevant ensemble à la somme de $5,300, à déduire des $7,500.

J'ai déjà parlé du décret autorisant le paiement d'une nouvelle somme de $8,500 à compte de ces ordres; et il est assez significatif que l'on ait plus tard chargé le sous-receveur général de faire à David O'Connell, prêteur d'argent et créancier de M. Pugsley dans la première cession, un paiement de $5,630 à prendre sur la subvention payée en vertu du décret de 1902, et que cet homme ait encore reçu quelque chose d'une autre subvention votée par la province et d'une subvention illégalement payée.

Ainsi, un examen de la preuve et de ce que révèlent les pièces du dossier fait voir que ce que ce disait cet après-midi le ministre des Travaux publics n'a, pour ne pas dire plus, rien de fondé.

Le ministre des Travaux publics a dit encore que ce que l'on affirme dans ce rapport au sujet de la garantie des obligations est faux; il a parlé de cela comme de l'exposé le plus inexact qu'il y ait dans le rapport. C'est à la page 19 qu'il faut se reporter pour cette mention. Cela commence au bas de la page 18:

> Malgré cela, il paraît évident par la preuve que la totalité de ces $250,000 d'obligations à 3 p. 100 avait été garantie au pair et livrée à la compagnie à la date du 1 août 1903.

La preuve justifie cette conclusion; mais avant de procéder à la discussion de cette affaire, et pour que la Chambre ait une claire attente de la garantie de ces obligations, je me permettrai de rappeler certaine loi rendue à ce sujet. Au cours de la session de 1901, une loi a été votée constituant la New-Brunswick Coal and Railway Company. Dans cette même session, une autre loi autorisait le lieutenant-gouverneur en conseil à garantir jusqu'à concurrence de $250,000, les obligations d'une compagnie qui entreprendrait de construire une ligne de chemin de fer allant de Chipman à Gibson; à la condition toutefois, clairement exprimée, que cette garantie ne prendrait effet qu'après parachèvement de la ligne et sa mise en exploitation.

Cette loi était de plus soumise à cette disposition particulière que les obligations ne devaient pas être garanties avant que cette compagnie n'eût établi et mis en état de fonctionner un outillage de mine capable d'extraire 500 tonnes de charbon par jour. Telles étaient les conditions qui primaient le droit du Gouvernement de garantir des obligations quelconques en vertu de la loi de 1901. La législature adopta une loi pour modifier celle de 1901. Le premier article dit que nonobstant les dispositions de la loi de 1901, le gouverneur en conseil peut garantir les obligations basées sur les états provisoires des ingénieurs, pourvu toutefois, qu'elles n'excèdent pas au total le coût des travaux complétés relativement au coût total de toute la ligne, et pourvu aussi qu'il soit retenu jusqu'à l'établissement de l'outillage de mine prévu dans la loi, un montant d'obligations hypothécaires de première garantie qui, dans l'opinion du lieutenant-gouverneur en conseil, sera suffisant pour défrayer le coût dudit outillage. Cette disposition n'a jamais été révoquée ni modifiée en aucune façon en ce qui concerne la garantie hypothécaire pour l'établissement d'un outillage de mine. Et quoique l'amendement que j'ai mentionné pourvoyait à l'émission d'obligations basées sur les états provisoires des ingénieurs, il prescrivait en même temps qu'il fallait tenir compte du coût des travaux complétés par rapport au coût total de toute la ligne.

Une autre loi fut adoptée en 1903, qui stipule qu'il pouvait être emprunté encore $200,000 pour l'achat du chemin de fer central, desquels $180,000 devaient être appliqués sur le prix de l'achat de la ligne, et $20,000 à indemniser la compagnie des travaux d'améliorations qu'elle avait faits.

Une autre loi fut adoptée en 1904, et celle-ci offre un certain intérêt. Elle contient la disposition que la commission a trouvée obscure, une opinion que l'honorable ministre des Travaux publics a essayé, cet après-midi, de traiter légèrement. Quand les honorables députés auront vu de quelle façon cette disposition a été faufilée dans la loi, ils justifieront la manière d'en parler des commissaires. La loi en question est intitulée une loi tendant à modifier la loi autorisant le Gouvernement à venir en aide à certains chemins de fer. Elle contient cinq articles. La compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick est nommé dans le préambule, et le premier article confirme l'achat du chemin de fer central par cette compagnie. Le deuxième article concerne un chemin de fer distinct et séparé, le chemin de fer Restigouche et de l'Ouest, et à

trait à une loi qui concerne spécialement ce chemin de fer. L'article 4 dit ceci:

Si c'était nécessaire, à cause que les travaux sur une section quelconque de ladite ligne de chemin de fer auraient été trouvés plus dispendieux qu'à l'ordinaire, la section provincial, de l'autorité du lieutenant-gouverneur en conseil, pourra apposer son endossement sur telle garantie des obligations requises pour compléter telle ligne, et le montant de telle garantie pourra être plus élevé que la proportion du nombre de milles complétés au nombre total de milles de toute la ligne.

Cet article se rapportait au chemin de fer de Restigouche et de l'Ouest, et si on lit les allusions faites dans cette loi, on trouve qu'elles se rapportent toutes entièrement à cette ligne. Mais qu'est-ce que l'ingénieux procureur général de cette province dit dans la même loi. Il a ajouté un paragraphe ainsi conçu:

Art. 5. Ladite loi, Edouard VII, chapitre 41, devra s'interprêter comme si les dispositions de l'artile 4 avaient été décrétées en même temps que ladite loi et comme en faisant partie.

Où est l'honorable député qui, lisant les dispositions de cette loi, a cru qu'elles modifiaient la loi des chemins de fer concernant la garantie des obligations du chemin de fer central? La disposition contenue dans l'article 4 se rapportant à la garantie des obligations, sans égard au nombre de milles, a trait exclusivement au chemin de fer de Restigouche et de l'Ouest. Je demande au ministre des Travaux publics (M. Pugsley), qui était alors procureur général du Nouveau-Brunswick, s'il aurait inséré dans la loi en question une disposition comme celle que je viens de lire, s'il eût voulu réellement que la législature comprenne la portée de cette loi? Comment, mais quand cette loi fut déposée, M. Hill, un fort partisan du Gouvernement déclara qu'il ne pouvait l'approuver, car elle avait trait à deux différents chemins de fer et était si confuse qu'il n'en pouvait comprendre la portée.

Telle est la manière dont il fut prévu à la garantie des obligations, en sus des états provisoires des ingénieurs proportionnés aux travaux complétés en comparaison du nombre de milles de toutes la ligne. Maintenant, ayant en vue cette loi et la loi de 1901, je dis, et je ne crains pas la contradiction, que la loi de 1901 n'a jamais été modifiée de façon à abroger la disposition qui exigeait la retenue d'un certain montant d'obligations en garantie de l'établissement d'un outillage de mine capable d'extraire 500 tonnes de charbon par jour, et qui devait coûter $50,000. De plus, quand nous considérons la loi de 1902, bien qu'elle prévoyait l'émission des obligations basées sur les états provisoires des ingénieurs, elle était sujette à la disposition que j'ai mentionnée, qu'il fallait toujours tenir compte du coût des travaux complétés par rapport au coût total de toute la ligne, de sorte que, jusqu'à la date de la loi de 1904, cette section de 15 milles, n'avait pas droit à plus qu'à sa proportion des $250,000.

Le fait est que malgré cela, comme les commissaires le disent dans leur rapport, le plein montant de la garantie de $250,000 sur les obligations fut accordé à la compagnie avant l'adoption de la loi de 1904. Le ministre des Travaux publics ne peut nier cette assertion. Plus que cela, un autre montant de $200,000, autorisé en 1903 pour l'achat du chemin de fer central a été également épuisé avant l'adoption de la loi de 1904, à l'exception de $52,000. Je demande maintenant à tout homme de loi ou à tout honorable député de cette Chambre qui se sousie de lire ces lois et ces décrets: peut-on prétendre qu'aux termes de cette loi, parlant de l'émission et de la garantie des obligations antérieurement à la loi de 1904, celles-ci pouvaient être légalement garanties? Il n'y a pas le moindre doute que ces obligations ont été garanties en contravention aux dispositions de la loi.

Et à ce sujet, il ne faut pas oublier que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) était responsable, non seulement en sa qualité de directeur *ex-officio* de la compagnie des charbonnages, de la distribution des fonds qui sont tombés dans le trésor de cette compagnie, mais il était responsable en sa qualité de procureur général et de membre du conseil exécutif pour le paiement, à cette compagnie, de tous les deniers provenant du trésor de la province du Nouveau-Brunswick. Non seulement il a méprisé toutes les dispositions qui ont été mentionnés, mais il l'a fait en contravention directe de la loi et sans la moindre excuse ni justification.

En établissant la proportion de la garantie des obligations de $250,000 sur toute la ligne, 45 milles entre Gibson et Chipman, la section de 15 milles aurait eu droit naturellement au tiers de ce montant. Mais le ministre des Travaux publics, en sa qualité de procureur général du Nouveau-Brunswick, a prétendu que la construction des premiers 15 milles a coûté plus cher par mille, que les 30 milles à construire, et que pour cette raison, la section de 15 milles avait droit à plus d'un tiers du montant. Voyons la preuve. Le document même que le ministre des Travaux publics a lu, signé par M. Evans, et daté du 2 janvier 1903, dit que le coût estimatif de la section de 15 milles était $130,000, et de celle de 30 milles, $213,848, au total $344,-282. Il resterait moins de 39 p. 100 pour la section de 15 milles et plus de 61 p. 100 pour la section construite de 30 milles. De plus, la loi prescrivait une retenue de $50,000 pour un outillage de mine. Dé-

duisons ce montant, et il reste $200,000, dont 39 p. 100 représentent $8,000 pour la section de 15 milles, et 61 p. 100 représentent $122,000 pour la section de 30 milles. A part cela, le gouvernement avait décrété en conseil de garantir au gouvernement fédéral le paiement de $40,000 pour des rails prêtés par l'Intercolonial sur la section de 15 milles, et que la compagnie devrait déposer chez le receveur général ses obligations au montant du prix d'achat. Il ne resterait que $38,000, maximum qui pouvait être légalement garanti avant le vote de la loi de 1904.

Malgré cela, le ministre des Travaux publics a été forcé, cette après-midi, d'admettre que le 6 août 1903, des obligations au montant de $338,000 avaient été émises et garanties. Il est vrai qu'il a dit que sur ce chiffre, $200,000 représentaient les obligations autorisées pour l'achat du chemin de fer central. Mais même à cela, il resterait une émission d'obligation égale à $138,000 qui aurait été effectuée avant l'adoption de la loi de 1904 pour la section de 15 milles, tandis qu'elle n'avait droit, aux termes de la loi et des décrets du conseil à $38,000 seulement. De sorte que de l'aveu du ministre même, le Gouvernement dont il faisait partie—et il n'y a pas de doute qu'il était responsable de toutes les transactions, a émis des obligations pour un montant de $100,000, au mépris complet de la loi.

J'aimerais à traiter plusieurs autres questions, et comme il se fait tard, je demanderai votre permission, monsieur l'Orateur, de proposer le renvoi de la suite du débat.

(La motion est adoptée.)

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à minuit et quinze minutes, jeudi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 6 mai 1909.

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

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER (premier ministre) propose:

Que vendredi, au lieu de ne consacrer qu'une heure à la discussion des bills d'intérêt privé, conformément à la règle 25, cette discussion soit prolongée jusqu'à ce que l'objet relatif aux bills d'intérêt privé soit épuisé ou expédié de toute autre façon.

M. R. L. BORDEN: Faudra-t-il un avis préalable ou est-il intervenu quelque entente à cet égard? Je ne saisis pas bien la question.

M. O. S. CROCKET.

Sir WILFRID LAURIER: Cette motion doit figurer au feuilleton. L'affaire a été discutée et l'entente est intervenue vendredi dernier.

M. HENDERSON: Si cette motion ne figure pas au feuilleton de la Chambre, c'est que l'avis dit que le premier ministre la proposera vendredi.

Sir WILFRID LAURIER: Non, jeudi.

M. HENDERSON: L'avis dit, si je ne me trompe, que cette motion sera proposée vendredi.

Sir WILFRID LAURIER: Non, que l'honorable député se reporte aux Procès-Verbaux, et il verra que c'est jeudi.

M. R. L. BORDEN: Oui, la motion figure au feuilleton.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS.

LEVEE DES BOITES AUX LETTRES A GLACE-BAY.

M. Madden (par M. Taylor) demande:

1. Qui est facteur-boîtier dans la ville de Glace-Bay, dans le comté de Cap-Breton, et quel est le chiffre de ses appointements?

2. Ce service a-t-il été accordé après soumissions demandées? Dans l'affirmative, combien y a-t-il eu de soumissions, quels sont les noms des soumissionnaires, et quel était le chiffre de chaque offre respective?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Daniel McIntosh, rémunération annuelle de $400.

2. L'entreprise a été adjugée au concurrent qui s'en est chargé au moindre prix. Nous n'avons reçu que deux soumissions, l'une de M. Daniel McIntosh offrant de se charger du service pour le prix annuel de $400 et l'autre, de M. Daniel Merlin, au prix de $314 pour six tournées par semaine ou $470 pour douze voyages par semaine. Comme la levée hebdomadaire des lettres demande douze tournées, la soumission de M. McIntosh a été acceptée, comme étant du plus bas chiffre.

DRAGAGE A PORT-ARTHUR ET A LA RIVIERE A LA MISSION.

M. BOYCE (par M. Taylor) demande:

1. Quels sont les prix de série actuellement payés par le Gouvernement pour dragage dans le havre de Port-Arthur; dans la rivière Kaministiquia et dans la rivière de la Mission, respectivement, par verge cube, mesurée en chaland, pour le roc et les autres matériaux?

2. Qui sont les entrepreneurs, et quelles sommes leur a-t-on payées durant le cours de l'année 1908?

3. Qui remplissait les fonctions d'inspecteur sur les dragueurs aux trois endroits mentionnés?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (au nom du ministre des Travaux publics):

1. Port-Arthur :
   Déblai de roches, $3 ; autres matériaux, .26.
   Rivières à la Mission et Kaministiquia:
   Déblais de roches, $2.
   Autres matériaux, .09.
2. Port-Arthur :
   R. Weddell, $3,627.67; The Great Lakes Dredging Company, il n'a pas encore été fait de paiement pour cette entreprise.
   Rivières de la Mission et de Kaministiquia :
   The Great Lakes Dredging Company, $390,966.67.
3. Port-Arthur :
   I. W. Cousins, dragueur n° 6.
   Rivières de la Mission et de Kaministiquia :
   James Horrigan, dragueur n° 15.
   A. G. Forrest, dragueur n° 5.
   F. G. Flanagan, dragueur n° 8.
   Wm McCall, dragueur Dominion.
   Geo. L. Allan, dragueur n° 15, remplaçant la drague "James Horrigan," du 1er au 15 décembre 1908.

BUREAU DE POSTE DE GREENFIELD (I.P.-E.)

M. FRASER demande :

1. A-t-on transféré le bureau de poste de Greenfield (I.P.-E.) de l'endroit où il était antérieurement tenu par James Ennis?
2. Qui est aujourd'hui receveur des postes?
3. Quelle est la roison d'être de ce changement?
4. Qui a demandé ce changement?
5. A-t-on porté plainte contre l'ancien titulaire?
6. De quelle nature étaient ces plaintes, s'il y en a eu?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes):

1. Le directeur général des Postes ayant été informé que le bureau de poste à Greenfield ne se trouvait pas dans la situation la plus centrale, il a été établi dans un rapport que ce bureau était situé trop loin de ce qu'on appelle "l'extrémité supérieure du district" et en conséquence on a pris les mesures pour transférer ce bureau dans un endroit où il sera plus facile de subvenir aux besoins du service postal dans cette localité. Avant le transfert du bureau de poste, le receveur proposé refusa d'accepter cette charge et le receveur actuel ayant notifié à l'inspecteur avis de prendre livraison du matériel, il ne restait d'autre voie à suivre que de fermer provisoirement le bureau, en attendant le résultat d'une nouvelle enquête que veut faire l'inspecteur, après avoir personnellement visité le district. Indépendamment des inconvénients résultant de la situation actuelle du bureau, il n'a pas été porté plainte contre le receveur des postes.

MARCHE POUR TRANSPORT DES DEPECHES ENTRE LORNE-VALLEY (I.P.-E.) ET LA GARE.

M. FRASER demande:

1. Combien le département des Postes a-t-il reçu de soumissions jusqu'au 26 mars 1909, pour le transport des dépêches entre Lorne-Valley (I.P.-E.), et la gare sur la ligne de l'Intercolonial appelé 48-Road?
2. Quels sont les noms des divers soumissionnaires et la somme mentionnée dans chaque soumission?
3. Quelle soumission a-t-on acceptée?

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (directeur général des Postes) :

1. Cinq.
2.

Andrew Finlayson	$50 00
Ed. A. MacGrath	54 00
Malcolm Macdonald 35 cents pour double voyage	54 60
James McLeod	60 00
Wesley Macleod	70 00

La soumission de M. Andrew Finlayson a été acceptée.

1re LECTURE

D'un bill (n° 716), déposé par M. Ethier, ayant pour objet de constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de l'Est du Saint-Maurice.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT—RECLAMATIONS POUR DOMMAGES.

M. R. L. BORDEN: Avant l'appel de l'ordre du jour, j'appelle l'attention du ministre suppléant des Travaux publics....

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Pardon, je ne suis pas ministre suppléant des Travaux publics, j'ai tout simplement répondu à une question, vu que le titulaire de ce ministère était absent de la Chambre.

M. R. L. BORDEN: Alors pardon de ma méprise. Je désire prier le Gouvernement de déposer sur le bureau de la Chambre, avant la fin de la session, un état des paiements effectués pour dommages se rattachant au canal de la vallée de la Trent, à partir de la ville de Peterborough inclusivement, dans le comté de Victoria; il ne s'agit que des réclamations du comté de Peterborough. Je désire que cet état désigne les personnes, indique la date, les sommes versées et la raison d'être de ces versements. Il serait sans doute facile de fournir ce renseignement, avant la fin de la session.

L'hon. M. GRAHAM: C'est dans le département des Chemins de fer et des Canaux.

M. R. L. BORDEN: Alors le ministre des Chemins de fer me pardonnera de l'avoir oublié.

L'hon. M. GRAHAM: Oh, certainement!

M. R. L. BORDEN: On me dit qu'une partie se trouve dans le département des Travaux publics.

L'hon. M. GRAHAM: Je demanderai au ministre des Travaux publics s'il possède ce renseignement.

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'INTERPELLATION SUR LE RAPPORT DE LA COMMISSION DU CENTRAL RAILWAY.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de l'honorable M. Fielding, invitant M. l'Orateur à quitter le fauteuil, afin que la Chambre délibère en comité des subsides, et sur l'amendement déposé par M. Crothers.

M. O. S. CROCKET (York) (N.-B.): Hier soir, avant l'ajournement du débat, je discutais, monsieur l'Orateur, la défense présentée par le ministre des Travaux publics aux accusations contenues dans le rapport de la commission royale, et disant que cette compagnie, dont il était le chef et le défenseur, n'avait ni archives ni comptabilité, que le gouvernement dont le ministre des Travaux publics était membre avait illégalement payé des subventions à la New-Brunswick Coal and Railway Company et avait aussi illégalement endossé les obligations de cette compagnie. J'ai cité plusieurs passages des témoignages relativement aux livres et aux archives de la New-Brunswick Coal and Railway Campany ou plutôt à l'absence de ces livres, témoignages qui, je le crois, justifient complètement les déclarations et les réflexions contenues dans ce rapport. Je désire à ce propos citer encore un ou deux passages des témoignages rendus. D'abord je citerai celui de M. J. J. F. Winslow qui a remplacé le défunt G. W. Allen comme secrétaire de la Coal and Railway Company. A la page 41, on demande à M. Winslow:

D. Y avait-il un trésorier de la compagnie? —R. Je ne crois pas qu'il y en avait un. J'ai tenu les comptes des dépenses assez régulièrement quand j'étais secrétaire. Je ne connaissais pas toutes les dépenses. Je tenais compte de celles que je savais.

C'est la réponse du secrétaire de la compagnie.

A la page 43:

D. Avez-vous été mêlé au transport du chemin de fer au gouvernement?—R. Je n'ai rien su de cela.

Nous avons ici la réponse du secrétaire de la New-Brunswick Coal & Railway Co., qui devait avoir toutes les archives et les comptes, et qui affirne n'avoir absolument rien su du transport du chemin de fer central à la compagnie.

A la page 47, à propos des comptes que M. Winslow, après la mort de M. Allen, avait préparés en s'aidant de quelques renseignements éparpillés, nous relevons ce témoignage:

D. Vous avez préparé les comptes vous-même?—R. Oui, en réalité j'ai fait une nouvelle comptabilité.

D. De qui avez-vous reçu les pièces comptables? —R. J'ai reçu les pièces de M. Allen en prenant ce que j'ai trouvé dans le bureau de l'ex-secrétaire.

A la pge 50:

D. Si je vous comprends bien, quand vous êtes entré dans le bureau de M. Allen, que vous remplaciez, vous n'avez trouvé aucun livre de comptabilité quand vous avez commencé à travailler pour le chemin de fer?—R. Non, monsieur.

Telle est la déclaration du secrétaire, après que cette compagnie était en opération depuis trois ans: il n'avait pas trouvé de livres de comptabilité.

D. Vous vous êtes mis alors à l'œuvre pour établir une comptabilité?—R. Oui.

D. Vous avez réuni tous les renseignements que vous avez pu vous procurer de M. Allen et les papiers qu'il possédait; de combien êtes vous remonté en arrière pour établir cette comptabilité?—R. Je suis remonté au commencement, dans le cas de la Banque du Peuple et le premier item était daté du 22 novembre 1901; on a commencé à construire le chemin de fer en octobre 1901.

A la page 52:

D. Vous avez connaissance de tous les comptes tenus par la compagnie pour toute autre personne, particulier ou société?—R. Quand M. McAvity est devenu président il voulut que les choses se fassent régulièrement, comme elles auraient dû être faites. Il chargea M. Sharpe et moi-même d'établir le meilleur relevé de compte qu'il nous serait possible de faire avec les renseignements dont nous disposions.

M. PROULE: C'est une belle comptabilité.

M. CROCKET: A la page 55, M. Winslow dit encore:

Quand nous avions à faire un paiement avant que je ne sois secrétaire, l'argent était versé à M. Allen. Il recevait suffisamment pour payer M. Barnes sur son compte courant et ensuite il versait à son compte personnel sur lequel il tirait les chèques.

A la page 58:

D. Sur son compte personnel et les fonds de la compagnie étaient inscrits à son nom à la banque?—R. Il faisait une provision pour tous les comptes débiteurs qui pourraient se présenter, en prélevant l'argent à la Banque du Peuple. On pouvait faire des dépôts au compte de M. Allen.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je demande aux membres de la Chambre ce qu'ils pensent des affaires financières de cette compagnie qui s'élevaient à plus de $900,000 et qui se faisaient sur un principe semblable. Pourtant le ministre des Travaux publics s'efforce de faire croire aux députés qu'il existait des archives suffi-

santes et des renseignements suffisants pour permettre d'établir à un dollar près l'argent de cette commission. Le ministre des Travaux publics a parlé d'un état de compte préparé par M. Shannon, l'auditeur de l'Intercolonial, qui est venu contrôler les affaires de la compagnie pour régler la question du paiement de la subvention fédérale.

A la page 476 du volume intitulé Arrêtés du conseil et Documents, nous trouvons le rapport de M. Shannon et je remarque dans son exposé les déclarations suivantes:

Après que les entrepreneurs eurent abandonné les travaux....

Il s'agit de la section de 15 milles de Chipman à Minto, qu'ils avaient entrepris de construire pour $117,000.

Après que les entrepreneurs eurent abandonné les travaux, la compagnie leur a demandé de continuer et d'achever l'ouvrage et la compagnie devait payer le coût réel des travaux. Pour me rendre compte du coût réel, je demandai à être mis en possession de toutes les pièces comptables, chèques, etc., mais je me rendis compte que c'était impossible.

C'est la déclaration de M. Shannon, auditeur de l'Intercolonial, le même personnage dont le ministre des Travaux publics disait hier soir qu'il avait examiné tous les comptes en détail. Mais de plus, au sujet de l'absence d'archives et de livres, je désire citer le témoignage de M. G. N. Babbitt, sous-receveur général de la province du Nouveau-Brunswick. La New-Brunswick Coal and Ry. Co. avait émis des obligations pour une somme de $450,000, qui étaient toutes garanties par le secrétaire provincial, au nom du gouvernement. On demanda à M. Babbitt si on avait inscrit ou pris note de ces obligations dans son bureau à Fredericton, au temps où il était sous-trésorier général et où il devait avoir tenu ce compte. Je trouve ce témoignage à la page 27:

D. Après cela, saviez-vous oui ou non personnellement que le gouvernement garantissait toutes ces obligations qui étaient émises par la compagnie?R. Oui, je savais que par des arrêtés on avait décidé de le faire.

D. Par renseignement donné à votre bureau?—R. Les obligations n'ont pas été apportées au bureau ni inscrites.

D. Avez-vous jamais vu vous-même ces obligations?—R. Non, je ne les ai jamais vues.

D. Elles ne sont jamais arrivées dans votre bureau?—R. Non.

D. Personnellement vous ne savez pas à qui elles ont été livrées ou ce qu'on en a fait?—R. Non.

D. Vous dites qu'aucun enregistrement de ces obligations n'a été fait à votre bureau?—R. Oui.

Que pensez-vous de ce procédé de faire des affaires, par un gouvernement d'une province du Canada? Il s'agit ici d'une émission de $450,000 d'obligations garanties par la province et aucun enregistrement ni inscription n'en a été fait au bureau du gouvernement à Fredericton. De plus nous voyons à la page 28:

D. Avez-vous payé des coupons de ces obligations garanties en qualité de sous-trésorier général?—R. Oh, oui.

D. Avez-vous une idée de la somme que voui avez payée pour les coupons?—R. Oui.

D. A peu près quel montant?—R. Environ $18,000, $9,000 par semestre.

D. Il y avait des coupons pour combien de milliers de dollars de ces obligations?—R. $450,000 à 4 p. 100.

D. C'est la seule manière que vous avez eue d'apprendre que les obligations avaient été émises, en payant l'intérêt de leurs coupons?—R. Oui, je puis dire cela.

D. Vous avez dit que le premier coupon avait été présenté en quelle année? Toute l'émission des $450,000 avait-elle été faite alors.—R. Le coupon de juillet 1905, payable le 2 juillet 1905.

De sorte que le sous-trésorier général n'eut pas connaissance de l'émission de ces obligations garanties avant 1904, après que la plus grande partie en avait été émise et aucun enregistrement n'en existait à Fredericton. Je veux encore citer la déposition de M. Tweedie, alors secrétaire provincial et aujourd'hui lieutenant-gouverneur, relativement à la question des comptes, page 524:

D. Comme question de fait, avez-vous jamais constaté si on tenait une comptabilité?—R. Oui.

D. Vous avez trouvé qu'on n'en tenait pas?—R. J'ai trouvé qu'on n'en tenait pas d'une manière satisfaisante pour moi. Je me suis fâché avec eux.

Mais il ne paraît pas avoir obtenu de comptabilité régulière. Nous avons le témoignage du ministre des Travaux publics lui-même sur cette question, à la page 703:

D. Avez-vous jamais vu un livre de compte de la compagnie établissant les sommes reçues ou payées par la New Brunswick Coal and Railway Company?—R. Non.

Ce fut la réponse que le ministre des Travaux publics a faite—la même personne qui a parlé hier.

Ces livres seront probablement tenus par M. Winslow, le trésorier de la compagnie ou par M. Allen, le secrétaire.

Malheureusement ces deux messieurs sont morts avant le commencement de l'enquête.

D. J'ai le seul livre, disent-ils?—R. Qui l'a dit?

D. Voici le livre, c'est le seul livre de comptabilité, à l'exception de ceux qui sont tenus à Noston, je crois qu'il contient une demi-douzaine de pages. Je ne vois aucun compte ici?—R. Je ne peux rien y faire.

D. Bien que vous avez été nommés, vous et le secrétaire provincial pour voir à ce que l'argent de la province soit régulièrement dépensé et qu'il en soit tenu compte exactement, vous n'avez jamais pris la peine de voir si la compagnie tenait des livres ou non?—R. M. Allen était une persone de très bone réputation et M. Winslow était le trésorier.

La députation, à la suite de la lecture que j'ai donnée des témoignages doit savoir à quoi s'en tenir sur le cas qu'il y a lieu de faire d'une déclaration de la bouche du ministre des Travaux publics. Je prie mes honorables collègues de n'oublier rien de tout cela, en dépit de cet article 2 de 1901, autorisant la garantie de ces obligations. Article 6:

La compagnie tiendra les livres et comptes que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra de temps à autre requérir, et ces livres et comptes seront en tout temps sujets à l'inspection du lieutenant-gouverneur en conseil ou de telle personne qu'il pourra nommer pour en faire l'inspection et la vérification. Tous livres et comptes seront tous les six mois vérifiés par le comptable expert nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et les frais de cette vérification seront à la charge de la compagnie.

Comme pendant ou contraste à ce texte législatif, évoquez l'état de choses mis en lumière par les témoignages dont je vous ai lu des extraits ce matin. Je le demande à mes honorables collègues, devons-nous ajouter foi à la déclaration faite hier après-midi par le ministre des Travaux publics relativement à l'injustice des attaques dont il a été l'objet?

J'ai relevé en partie, hier soir, la réponse du ministre à l'accusation portée contre le gouvernement d'avoir illégalement payé des subventions sur la caisse publique du Nouveau-Brunswick. J'ai fait observer qu'aux termes de l'acte de 1882, il était accordé une subvention de $3,000 par mille au chemin le fer de Chipman à Gibson, distance de 45 milles, et que la subvention totale s'élevait à $135,000. Il n'a été construit jusqu'aujourd'hui que 15 milles de cette ligne, ce qui, au taux de $3,000 par mille, représente une subvention d'au plus $45,000. Antérieurement à l'apparition sur la scène de la compagnie "Nouveau-Brunswick Coal and Railway", il avait été payé $13,000 de cette subvention à compte les travaux faits sur ces 15 milles. De sorte qu'aux termes de l'acte de 1882, il ne restait plus que $32,000 de subvention à payer à la compagnie "New-Brunswick Coal and Railway", à compte ce tronçon de 15 milles. Cependant le gouvernement du Nouveau-Brunswick, sur les représentations que lui fit le ministre des Travaux publics (M. Pugsley), paya $57,000, c'était donc $25,000 pour lesquels on n'avait pas d'autorisation législative. J'ai fait observer, en outre, que sur cette somme de $25,000 il avait été payé $25.50 sur des ordres détenus par le ministre des Travaux publics et par M. W. T. Whitehead, un autre membre de la coterie libérale du Nouveau-Brunswick.

Ces ordres furent obtenus quelques jours après la conclusion du marché entre le chemin de fer central et M. DeBertram en

l'année 1895. M. Pugsley obtint son ordre le lendemain même de la signature du marché—M. Pugsley et M. Skinner de concert. Pour qu'il n'y ait pas d'erreur possible, je vais consigner dans le compte rendu des débats le texte de ces documents, car le ministre des Travaux publics hier après-midi, a parlé des déclarations faites au sujet de ces transferts en sa faveur comme entachées d'erreurs. Je prie la Chambre de m'écouter patiemment pendant que j'en donne lecture. A la page 92, du recueil des décrets en conseil relatif au chemin de fer central, nous avons le document suivant:

A l'hon. James Mitchell,
Secrétaire de la province.

Cher monsieur,—Je vous prie par la présente de payer à Wm Pugsley et Ch. Skinner, ou à leur ordre, à son échéance ou dès qu'elle sera payable, la somme de $7,500 sur partie de la subvention qui m'est faite payable aux termes de la convention en date du 4 octobre 1905, et conclue entre le chemin de fer central et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le secrétaire de la province, laquelle convention a trait à la construction d'une ligne de chemin de fer de Chipman aux gîtes carbonifères de Newcastle, distance de 15 milles. Et en vue d'assurer ce paiement auxdits Wm Pugsley et Ch. Skinner, ou à leur ordre, je, par la présente, en considération de la somme d'un dollar, qui m'a été payée par eux et dont j'accuse réception, leur transfère à eux, leurs exécuteurs, administrateurs, ou ayants droit ladite somme de $7,500, partie des subventions susdites.

LOUIS G. DeBERTRAM.

C'est-à-dire que le lendemain de la signature du marché ce transfert fut fait par DeBertram adjudicataire de l'entreprise à Pugsley et Skinner. Puis un peu plus tard, nous avons un ordre en faveur de W. T. Whitehead, dont j'ai déjà parlé. A la page 97, nous avons cette autre communication:

Saint-Jean (N.-B.), 18 novembre 1895.

A l'honorable receveur du Nouveau-Brunswick.

Monsieur,—Veuillez payer à l'ordre de la Banque du Nouveau-Brunswick la somme de $2,750 sur les deniers qui nous seront payables par vous en qualité de receveur général, aux termes de la lettre de Louis G. DeBertram, en date du 5 octobre 1895, et déposée entre vos mains le 8 du courant, lesdits deniers formant partie de la subvention payable par la province à l'égard et en considération du prolongement du chemin de fer central de Chipman aux gîtes carbonifères de Newcastle.

C. W. SKINNER,
WM PUGSLEY.

Puis à la page 98 nous trouvons une lettre à M. Babbitt:

Saint-Jean (N.-B.), 18 novembre 1895.

A monsieur G. N. Babbitt,
Fredericton (N.-B.)

Mon cher George,—Je vous transmets sous ce pli l'ordre de MM. Pugsley et Skinner sur

la subvention au chemin de fer central, et je vous serais obligé d'écrire une lettre en la forme ordinaire adressée à la Banque du Nouveau-Brunswick, déclarant que l'ordre pour $2,750 aura préséance lors du paiement de la subvention mérité par la compagnie du chemin de fer central aux termes du marché conclu avec le Gouvernement, et sera payé sur les premières sommes méritées et payables aux termes de ce marché pour le prolongement du chemin de fer mentionné dans ledit ordre.

Votre, etc.,
ANDREW G. BLAIR.

Puis à la page suivante nous trouvons une lettre de M. Babbitt au gérant de la Banque du Nouveau-Brunswick en conformité de cet ordre. A la page 100, nous trouvons un nouvel ordre au receveur général du Nouveau-Brunswick:

26 novembre 1895.

Au receveur général de la province du Nouveau-Brunswick.

Veuillez payer à David O'Connell, de la ville de Saint-Jean, dans la ville et le comté de Saint-Jean, ou à son ordre la somme de $2,000, sur les deniers qui nous seront payables aux termes d'une cession ou d'un transfert de la part de Louis G. DeBertram en notre faveur, portant la date du 5 octobre 1895, au montant de $7,500, partie de la subvention payable par la province du Nouveau-Brunswick audit Louis G. DeBertram, comme ayant droit de la compagnie du chemin de fer central en raison du prolongement de ce chemin de fer central de Chipman, dans le comté de Queen, aux gîtes carbonifères de Newcastle, laquelle subvention, à concurrence de $7,500, nous a été transférée par ledit acte en date du 5 octobre 1895. Le transfert effectué par le présent audit David O'Connell de ladite somme de $2,000, est subordonné à un transfert antérieurement fait par nous à la Banque du Nouveau-Brunswick au montant de $2,750.

C. N. SKINNER,
WM PUGSLEY.

Puis nous avons la lettre de M. Pugsley au sous-receveur général, lui demandant d'adresser à M. David O'Connell une lettre semblable à celle qu'il avait envoyée à la Banque du Nouveau-Brunswick. La députation voit donc qu'aussitôt ce transfert obtenu de M. DeBertram, l'honorable M. Pugsley l'engagea et préleva des fonds, par l'entremise de la banque, de M. David O'Connell, prêteur d'argent de la ville de Saint-Jean. A la page 103, il se trouve une autre lettre au sous-receveur général, dans les termes suivants:

Saint-Jean, 4 juin 1896.

Monsieur G. N. Babbitt, sous-receveur général,
Fredericton (N.-B.).

Cher monsieur,—M. Skinner et moi avons remis à M. Trueman un nouvel ordre au montant de $550 qu'il vous transmettra sur la subvention nous revenant par rapport au chemin de fer central. Aurez-vous l'obligeance de lui adresser une lettre semblable à celle adressée à M. O'Connell? Cet ordre vient à la suite de ceux à la B.N.-B., à la B.B.N.A., et à M. O'Connell que vous avez déjà.

Votre, etc.,
WM PUGSLEY.

Ainsi, il y avait déjà contre ce transfert de $7,500 de la subvention à MM. Pugsley et Skinner, des ordres au montant de $5,300. Maintenant, le 28 mai 1896, il a été émis un décret en conseil autorisant le paiement de $8,000 de la subvention en raison de travaux au montant de $23,000, qui avaient été exécutés sur ce tronçon de 15 milles, et immédiatement, nous trouvons de nouvelles lettres et de nouveaux ordres de M. Pugsley. A la page 105, on trouvera la lettre suivante:

Saint-Jean, 3 juin 1896.

Au receveur général de la province du Nouveau-Brunswick.

Veuillez payer à la Banque du Nouveau-Brunswick la somme de $550 sur la subvention qui sera payable à la province par rapport au prolongement du chemin de fer central de Chipman aux gîtes carbonifères de Newcastle, en raison du transfert qui nous a été fait par Louis G. DeBertram de $7,500 de ladite subvention. Cette some est à prendre sur le reliquat qui nous est dû sur ledit montant suivant la note ci-dessous, à la suite du résidu de $1,250 dû à la dite banque, de $700 dû à la Banque British North America, et de $1,550, dû à David O'Connell.

Votre, etc.
WM PUGSLEY.
C. N. SKINNER.

Voici la nouvelle note:

Montant du transfert à C. N. Skinner et W. Pugsley..		$7,500
Somme payée sur 1re estimation..		2,250
		$5,250
Somme due à la Banque N.-B.. ..	$1,250	
Somme due à la Banque B.-N.-A..	700	
Somme due à D. O'Connell..	1,550	
	$3,500	
Reliquat maintenant grevé de $550.	1,750	
		$5,250

Puis, à la page 131 de ce carton, il se trouve un état des $8,000 d'obligations émises pour payer cette subvention, et de l'emploi qui en a été fait; le voici tel que nous le trouvons au dossier:

Chemin de fer central—Date des obligations. 1896.		
Report..		$139,000
28 mai, 1870 à 1885, vendu à O'Hara et Cie, produit appliqué aux paiements suivants:		
Banque des Marchands.. ..	$2,000	
Banque B.-N.-A..	300	
Banque N.-B..	1,500	
W. T. Whitehead..	300	
D. O'Connell..	450	
J. Barnes..	3,450	
		8,000
Voir grand-livre, 1896, page 636.		$147,000

Les honorables députés qui m'ont suivi dans la lecture de ces documents se ren-

dent compte que ces paiements à la Banque British North America, à la Banque du Nouveau-Brunswick, et à D. O-Connell, furent faits sur l'ordre de MM. Pugsley et Skinner, pour une somme totale de $2,250.

On a payé $1,500 à la Banque du Nouveau-Brunswick, ce qui a laissé la solde de $1,275 dont parle le mémorandum de M. Pugsley. On a payé à D. O'Connell $450 à compte sur $2,000, ce qui a laissé $1,550 dus à M. O'Connell. Il y a eu un autre paiement de $300 à la Banque British North America, probablement sur l'ordre de M. Trueman. Puis, on a payé $300 à M. Whitehead sur son ordre pour $1,000. Voilà la manière dont on a disposé des $8,000 autorisés par décret de l'Exécutif en mai 1896.

Or, monsieur l'Orateur, étant donnés ces faits, le décret de l'Exécutif dont j'ai parlé hier soir, et qui est daté du 12 avril 1902, c'est-à-dire après la rentrée du ministre des Travaux publics (M. Pugsley) dans le cabinet du Nouveau-Brunswick, devient très intéressant. Comme je l'ai démontré, ce décret de l'Exécutif stipulait qu'il serait déduit des subventions payables pour la section des 15 milles, non seulement les $13,000 précédemment payés en vertu de l'ancien contrat, mais une somme additionnelle de $8,000 sur ces ordres mêmes, à compte desquels le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) avait déjà reçu $2,250 et M. Whitehead, $300. Une autre partie du dossier, qui est très suggestive, à mon avis, relativement au transport de ces subventions à MM. Pugsley et Skinnon, c'est une lettre que l'on trouvera à la page 192 du livre intitulé "Décrets de l'Exécutif et Documents":

G. N. Babbitt,
Sous-receveur général,
Fredericton.

Cher monsieur Babbitt,—Un billet de la New-Brunswick Coal and Railway Co., au montant de $14,106 est échu aujourd'hui à la Banque du Nouveau-Brunswick et j'ai donné à la banque une traite à vue sur vous pour le montant. Annexée à la traite est une lettre de l'honorable M. Tweedie, l'engageant à payer les $14,000 le 4 avril dernier, et les $106 sont pour l'intérêt.

Un décret de l'Exécutif a été rendu pour le paiement, et j'envoie ce soir à M. Tweedie une copie de sa lettre, lui demandant en même temps de vous donner l'ordre de payer le montant et aussi de payer une somme d'à peu près $5,600 à David O'Connell.

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, cet ordre donné en l'année 1904 de payer à même les subventions supplémentaires autorisées par décret de l'Exécutif la somme de $5,600 à ce même David O'Connell qui était porteur de l'ordre de M. Pugsley en vertu du premier transport et qui, par là même, était le créancier de M. Pugsley.

Le chèque pourra être donné demain à la Banque de la Nouvelle-Ecosse, à Fredericton, si vous obtenez du premier ministre l'autorisation du paiement. Le montant exact est de $5,630. Ces deux comptes réunis feront moins de $20,000, somme que le premier ministre, je le présume du moins, vous ordonnera de payer à même le compte des subventions. Ceci est conforme au statut adopté à la dernière session, lequel autorise le paiement sur les embranchements, et ce paiement est autorisé par le rapport de l'ingénieur. Ce dernier fait rapport que les 7:7 milles sont achevés et que l'on a fait du terrassement jusqu'à une certaine distance au delà. L'ingénieur en chef de cette compagnie fait aussi rapport qu'environ un mille additionnel du prolongement vers une autre houillère est maintenant prêt pour le posage des rails. Vous n'avez pas besoin d'accepter la traite avant d'en avoir reçu l'ordre de la part du premier ministre, et s'il était nécessaire de la garder une journée ou deux, voyez à ce que la banque donne des ordres en conséquence à son agent de Fredericton,

A vous bien sincèrement,
WM PUGSLEY.

De cette façon on a disposé de tout le montant des subventions qui étaient autorisées pour la construction des embranchements, $20,000 pour les embranchements, et sur cette somme, David O'Connell, prêteur d'argent de la ville de Saint-Jean, a reçu $5,600 sur l'ordre de Wm Pugsley. Je crois qu'en présence de ces documents, la déclaration faite par le ministre des Travaux publics et ses récriminations contre la commission qui s'est permis de commenter cette affaire, n'auront pas beaucoup de poids, ni en cette Chambre ni auprès de ceux qui liront son discours et qui liront les documents que j'ai cités.

Voyons maintenant, monsieur l'Orateur, ce qu'il faut penser de la garantie que l'on a illégalement donnée pour les obligations. Hier soir, j'ai cité les divers actes qui ont été passés entre les années 1901 et 1904 relativement aux obligations garanties de la New-Brunswick Coal and Ry. Co. J'ai démontré qu'en vertu de l'acte de 1901, pas une seule de ces obligations ne devait être garantie avant que toute la ligne de 45 milles, de Chipman à Gibson fut achevée et en état d'exploitation. J'ai démontré de plus qu'en 1902, un nouvel acte, modifiant l'acte de 1901 de façon à permettre que les obligations pussent être garanties, d'après les estimations provisoires, mais toujours en tenant compte du coût des travaux achevés, relativement au coût de la ligne entière, a été adopté. Cet acte décrétait de plus que l'on retiendrait, à même les obligations de la compagnie un montant suffisant pour acquérir l'outillage nécessaire à l'extraction de la houille, ce qui était estimé à $50,000. De cette façon, jusqu'à l'année 1904, en vertu de ces deux actes, relatifs à l'émission des obligations sur la section Gibson-Chipman, le gouvernement était autorisé en tout temps à garantir un montant proportionnel de cette section de 15 milles. J'ai démontré de plus qu'en vertu

de l'acte de 1902, une estimation qui a été faite en janvier 1903, par l'ingénieur Evans, du coût relatif des deux sections, la section de 15 milles et la section de 30 milles, portait le coût de la section de 15 milles à $130,000, et celui de la section non construite à $213,000, démontrant ainsi que la partie non construite de 30 milles avait droit à au moins 61 p. 100 de la garantie de ces obligations, et qu'il y avait de disponible pour la partie construite des 15 milles moins de 39 p. 100.

Or, en calculant cela, tout homme qui voudra se donner la peine d'examiner le dossier verra clairement qu'en déduisant d'abord $50,000 pour les obligations destinées à l'acquisition d'un outillage pour l'extraction de la houille, ce qui n'a jamais été abrogé, il reste pour toute cette section de 45 milles, $200,000. 61 p. 100 de ce montant donne $122,000 à la section de 30 milles et $78,000 à la section de 15 milles, et cela en allouant pour l'augmentation de l'estimation du coût par mille sur la section de 15 milles, comparativement au coût de construction de la section de 30 milles. De sorte qu'il restait $78,000. Or, de ces $78,000 l'on devrait déduire une somme de $40,000 que le gouvernement provincial, par décret de l'Exécutif, s'est engagé à payer au Gouvernement fédéral pour rails fournis par l'Intercolonial aux entrepreneurs et destinés à la section de 15 milles, jusqu'à concurrence de $40,000. Le décret de l'Exécutif stipulait expressément que la compagnie devrait déposer chez le receveur général des obligations couvrant le prix d'achat de ces rails, soit $40,000, et ce décret de l'Exécutif n'avait jamais été modifié et ne l'a pas encore été. De sorte que, si vous retranchez $40,000 des $78,000, le Gouvernement ne pouvait légalement garantir que $38,000 d'obligations relativement à la section de 15 milles. Nonobstant cela, les rails n'ont jamais été payés, le Gouvernement du Nouveau-Brunswick les doit encore aujourd'hui au Gouvernement fédéral. On n'a jamais acheté l'outillage pour l'extraction de la houille et le montant total de $250,000 a été garanti pour la construction de 15 milles de voie ferrée. Et cependant, le ministre des Travaux publics a critiqué et violemment attaqué cette commission royale pour avoir prétendu que, comme membre du Gouvernement, il était responsable de la garantie illégale des obligations de la New Brunswick Coal and Railway Company.

Monsieur l'Orateur, le ministre des Travaux publics a produit un relevé qu'il dit avoir adressé à feu M. Shadbolt, gérant de la Royal Trust Company, à Saint-Jean, le 6 août 1903, relativement a la distribution de certaines obligations qu'avait la compagnie. En 1903, après l'adoption des actes dont j'ai parlé un autre acte a été adopté autorisant, en sus de la garantie de $250,000 pour la construction de la ligne Gibson-Chipman, une autre garantie d'obligations au montant de $200,000, pour l'achat du chemin de fer central, de Norton à Chipman, dont $180,000, disait-on, devrait être pour l'achat du chemin, et $20,000 pour payer à la compagnie les améliorations qu'elle y avait faites. Je vais citer un article de l'acte de 1903. Voici le dispositif:

Pourvu, cependant, qu'avant de garantir lesdites obligations autorisées par les présentes jusqu'à concurrence de $200,000, relativement audit chemin de fer central, on établisse à la satisfaction du lieutenant-gouverneur en conseil, que ladite New-Brunswick and Railway Company a obtenu un titre parfait dudit chemin de fer central, et que les obligations devant être ainsi garanties, ainsi que lesdites obligations pour $250,000 autorisées par ledit Acte 1, Edouard VII, chap. 12, soient garanties par une première hypothèque sur toute ladite ligne de chemin de fer de Norton à Gibson.

Avant que les obligations prévues dans cet article soient garanties en vertu des présentes, toutes les obligations de ladite New Brunswick and Railway Company, qui sont garanties par hypothèques en faveur de la Royal Trust Company, de Montréal, seront annulées et une nouvelle première hypothèque pour garantir toute l'émission de $450,000, sera exécutée à la satisfaction du lieutenant-gouverneur, pour couvrir toute ladite ligne de Norton à Gibson.

2. Le taux de l'intérêt sur lesdites oligations devant être émises en vertu du présent article n'excédera pas 4 p. 100 par an.

Le taux de l'intérêt fixé sur les $250,000 d'obligations pour la ligne Chipman-Gibson était de 3 p. 100. Cet acte décrétait une nouvelle émission devant couvrir un emprunt de $450,000, et la substitution d'obligations à 4 p. 100 aux obligations à 3 p. 100 qui avaient été émises antérieurement. En tenant compte de cet article, je désire attirer l'attention de la Chambre sur un relevé mentionné hier après-midi par le ministre des Travaux publics. On trouvera ce relevé à la page 518 des documents relatifs à la New-Brunswick Coal and Railway Co.:

Banque de Montréal, Saint-Jean, N.-B.

Mémoire pour E. M. Shadbolt, agent de la Royal Trust Co. à Saint-Jean..

Veuillez livrer les obligations de la New Brunswick Coal and Railway Ca. garanties par la province comme suit:

A la Banque de Montréal, 140 obligations..	$ 70,000
A la Banque Brititsh North American, 40 obligations..	20,000
A la Banque du Nouveau-Brunswick, 54 obligations...	27,000
A la Banque du Nouveau-Brunswick, pour la Banque du Peuple du Nouveau-Brunswick, 140 obligations.. ..	70,000
A Arthur I. Trueman, avocat de la compagnie, 171 obligations..	85,500
A la Banque du Nouveau-Brunswick en sus de ce qui précède, 132 obligations.	66,000
	$338,500

(Signé) WM PUGSLEY,
Procureur-général.

Arthur I. Trueman, mentionné ici était l'avocat de la compagnie et l'associé du ministre des Travaux publics. Ce relevé poste la date du 6 août 1903. De sorte que, sous la signature du ministre des Travaux publics, nous avons la preuve qu'il y avait alors $338,500 de ces obligations garanties. En vertu de l'acte de 1903, que j'ai déjà cité le Gouvernement ne pouvait garantir aucune obligation pour l'achat du chemin de fer central avant qu'on lui transportât un titre parfait.

Le transfert à la compagnie houillère est daté du 21 août 1903. Ainsi, même à l'égard de l'autre émission de $200,000 que le ministre des Travaux publics prétend incluse dans les $338,500, il y a eu une garantie illégale des obligations. Mais admettons la prétention du ministre, supposons que ces $200,000 d'obligations ont été émises et que tout l'argent était dépensé, par suite de l'achat du chemin de fer central, et il reste encore $138,000 d'obligations qui étaient émises et garanties à cette date du 6 août, relativement à la section de 15 milles. C'est exactement ce que disent les commissaires dans leur rapport que le ministre déclare faux.

Outre le mémoire que j'ai cité, il y en a un autre, qu'on trouve à la page 519:

Banque de Montréal, Saint-Jean (N.-B.)

MEMOIRE DES OBLIGATIONS SIGNEES ET LIVREES PLUS TARD.

Cela veut dire après le 6 août.

1903—	
6 novembre, livrées à Arthur I. Trueman, 40 obliagtions..	$20,000
,16 novembre, livrées au Dr Pugsley, 40 obligations..	20,000
23 décembre, livrées à Arthur I. Trueman, 30 obligations..	15,000
1904—	
20 janvier, livrées au Dr Pugsley, 8 obligations..	4,000
29 janvier, livrées au Dr Pugsley, 105 obligations..	52,500

Cela épuisait complètement l'émission de $450,000 d'obligations. Toutes ces obligations à l'exception des derniers $52,500 avaient été garanties avant l'adoption de la loi de 1904 qui autorisait cette garantie sans tenir compte du nombre de milles construits. Cette loi fut votée le 18 avril 1904 —cette loi très suspecte sur laquelle j'ai appelé l'attention de la Chambre hier soir, une loi concernant un tout autre chemin que celui de la New Brunswick Coal and Railway Company, mais dont le dernier article, que peu d'avocats et personne autre n'auraient pu comprendre, et adopté le dernier jour de la session, stipulait que les obligations de la compagnie des houillères et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pourraient être garanties, sans égard au nombre de milles construits.

M. R. L. BORDEN: C'est-à-dire quel que fût le coût des travaux.

M. O. S. CROCKET.

M. CROCKET: Exactement. Mais il est prouvé que toutes ces obligations, à l'exception des $52,500, ont été garanties par le Gouvernement, avant l'adoption de cette loi, le 18 avril, 1904. L'article qui autorise la garantie des obligations, sans égard au nombre de milles construits, est ainsi conçu:

Si, parce que les travaux sur une section quelconque dudit chemin de fer ont été ou doivent être plus coûteux qu'à l'ordinaire, il est jugé nécessaire de le faire, le secrétaire provincial, sur l'avis et avec l'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil, peut garantir des obligations jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour compléter cette section et la pourvoir du matériel roulant, bien que le montant de cette garantie puisse dépasser la proporion entre le nombre de milles construits et la longueur totale de la ligne.

Je maintiens que pas un tribunal du pays, même avec cet article tel qu'il existe aujourd'hui, ne voudrait déclarer que le Gouvernement était autorisé à épuiser toute l'émission de $450,000 ou de $25,000, pour la section Gibson-Chipman. Comment pourrait-on le prétendre, même en se prévalant de cette dernière phrase "bien que le montant de cette garantie puisse dépasser la proportion entre le nombre de milles construits et la longueur totale du chemin"? Cette disposition doit être interprétée concurremment avec la loi précédente qui stipulait qu'aucune garantie ne serait donnée tant que la ligne ne serait pas entièrement terminée, et avec la loi de la session suivante qui stipulait que les garanties seraient données au pro rata de l'état provisoire des travaux.

Je répète que même avec la loi, telle qu'elle existe aujourd'hui l'épuisement complète de l'émission de $25,000 constitue une violation flagrante de la loi, que ni le ministre des Travaux publics, ni aucun autre avocat ne peuvent justifier.

Pour revenir à cette prétention du ministre des Travaux publics que la décision des commissaires au sujet de cette garantie est erronée, je citerai la disposition de M. Shadbolt, à la page 267. M. Shaldbolt était le gérant de la Royal Trust Company l'institution qui s'était chargé de substituer des obligations à 3 p. 100 à celles de 4 p. 100. Voici ce qu'il dit:

Je crois que toute l'émission était garantie par le Gouvernement; c'est ainsi que je le comprends.

M. Shadbolt qui avait la garde des $250,000 d'obligations, déclare que d'après ce qu'il a compris, toute l'émission avait été garantie le 6 août, et c'est exactement ce que disent les commissaires. C'est cette déclaration que le ministre des Travaux publics prétend fausse.

D. Les obligations étaient garanties?—R. Oui.

M. Shadbolt déclare positivement que toutes les obligations portaient la garantie du gouvernement à la date du 6 août 1903.

Une autre question intéressante, c'est l'usage qui a été fait de ces obligations. Je citerai à ce propos la déclaration du ministre des Travaux publics lui-même, lorsqu'il a comparu devant la commission au mois de novembre dernier. A la page 720 de l'enquête, se trouve le passage suivant:

D. A la date du 6 août, je vois une lettre adressée par vous à la Banque de Montréal, dans laquelle vous dites que vous distribuerez les obligations de la New-Brunswick Coal and Railway Company, garanties par la province, dans l'ordre suivant: à la Banque de Montréal, $70,000; à la banque du Nouveau-Brunswick, $20,000; à la People's Bank du Nouveau-Brunswick, $70,000, à la Banque du Nouveau-Brunswick, $20,000, à la Banque du Nouveau-Brunswick, $66,000, à A. J. Trueman, $85,000. Pouvez-vous dire si vous avez des écrits indiquant pourquoi ces obligations étaient données à la Banque de Montréal?—R. Pour remplacer d'autres obligations que la Banque de Montréal possédait.

D. Des obligations au chemin de fer central? R. Oui.

Je suppose qu'il faudrait lire "garantie collatérale", mais il y a ici "Central Security".

D. Avez-vous des écrits indiquant l'emploi qui a été ait de l'argent provenant de ces obligations?—R. Tout cela a été fait par M. Allen, le secrétaire.

D. Saviez-vous dans le temps à quoi devait servir cet argent?—R. Il n'y a pas de doute que M. Allen m'en a informé.

D. Vous rappelez-vous qu'il vous l'a dit?—R. Oui.

D. Pourquoi ces obligations étaient-elles hypothéquées?—R. M. Allen communiquait avec moi très fréquemment. Je puis dire que M. Allen m'a donné la preuve que cet argent était employé pour la compagnie.

Le ministre des Travaux publics déclare que M. Allen lui a donné la preuve que cet argent était employé pour les fins de la compagnie, bien qu'il n'eût ni un reçu, ni une lettre, ni un document quelconque pour le prouver.

D. La même réponse s'appliquerait-elle également à la Banque British North America?—R. Oui.

D. Et à la Banque du Nouveau-Brunswick?—R. Non, il est possible qu'un billet eut été escompté par moi ou par M. Allen à la Banque du Nouveau-Brunswick.

D. Et la "People's Bank" du Nouveau-Brunswick?—R. Ces obligations à la People's Bank étaient destinées à garantir les avances faites ou les prêts consentis par la banque aux entrepreneurs.

D. A la compagnie de contruction Barnes?—R. Oui.

D. A cette date, la compagnie de construction Barnes était payée par des billets qu'elle faisait escompter à la People's Bank?—R. Oui.

D. Je vois que la Banque du Nouveau-Brunswick a reçu en tout $93,000. Qui avait négocié les emprunts pour lesquels la banque détenait ces obligations en garantie?—R. M. Allen ou moi.

D. Pouvez-vous dire ce qu'est devenu l'argent obtenu des banques ,en partie au moyen de ces obligations?—R. Je ne le puis pas, pour la raison que j'ai donnée; il y a quatre ou cinq ans de cela; c'était à l'époque où M. Sharpe faisait la vérification des comptes.

Nous avons ici la preuve que ces obligations ont été négociées par M. Allen ou par le ministre des Travaux publics et quand on lui demande ce qu'il a fait de l'argent, il répond qu'il est incapable de le dire, parce que cela se passait il y a quatre ou cinq ans, et qu'il n'a pas une lettre, pas un reçu, pas un écrit, pour en justifier l'emploi.

D. Il est prouvé qu'il n'y a jamais eu de vérification des comptes. M. Corbett déclare que les conditions étaient telles que toute vérification était impossible.—R. Je puis dire ceci: M. Sharpe avait reçu instruction d'examiner toutes ces opérations avec le plus grand soin; que tout ce qui pouvait l'aider dans son travail, lui a été remis; je lui ai communiqué toutes les pièces que j'avais en ma possession à cette époque; à l'heure présente il me serait impossible de donner des détails.

Le Président. A quelle date ces pièces ont-elles été communiquées à M. Sharpe?—R. Au printemps de 1904.

Je prie la Chambre de bien retenir ce passage de la déposition, pour le rapprocher de la partie du rapport où il est dit que l'état soumis par M. Sharpe contenait une entrée fausse et frauduleuse. Il ne faut pas oublier que c'est le ministre des Travaux publics qui à fourni à M. Sharpe les pièces et les renseignements, sur lesquels cette entrée est basée.

Plus loin, à la page 722, l'honorable M. Pugsley dit:

J'avais donné instruction à M. Sharpe de vérifier tous les comptes, jusqu'au 30 juin 1904, ou à peu près.

Le Président. Jusqu'à l'entrée en fonction de M. McAvity?—R. Oui; cette vérification était nécessaire avant l'installation de M. McAvity. Je crois que toutes les pièces, les comptes que j'avais ou que M. Trueman avait en sa possession, ont été remis à M. Sharpe, pour lui permettre de faire son inspection.

On se rappelle ce que le ministre des Travaux publics a dit hier soir, au sujet des démarches que les commissaires auraient dû faire pour se procurer les papiers de M. Trueman; il a dit qu'ils auraient dû s'adresser à son exécuteur testamentaire. Cependant, il déclare ici sous serment que tous le papiers, toutes les pièces, toutes les factures qui étaient entre les mains de M. Trueman ou les siennes ont été remis à M. Sharpe, pour son inspection.

R. Les $66,000 devaient servir à cet usage, des arrangements avaient été faits avec la Banque du Nouveau-Brunswick; je crois que c'est moi qui ai négocié l'opération par laquelle la banque devait prêter à la compagnie une somme suffisante pour acquitter les

comptes que M. Evans et M. Elkins devaient payer à Drexell et Cie et à Clarke.

L'hon. M. Pugsley dit que c'est lui qui a négocié cet emprunt. En réalité, c'est le ministre des Travaux publics qui a conduit toutes les opérations financières; c'est ce qui ressort de toute l'enquête.

D. Ces $55,000?—R. Un peu plus. C'est $66,000 d'obligations que l'on a donnés à la Banque du Nouveau-Brunswick, à cette fin; elle a prêté, sur ces obligations, ce qu'il fallait pour payer les sommes réclamées par Drexell et compagnie et par Clarke et compagnie.

D. C'est avec l'argent provenant de cette source que l'on a acheté ce que Evans et Elkins avaient été mis à même d'acheter de Clarke et de Drexell, en vertu d'une option accordée par ces derniers?—R. Oui.

C'est le seul compte que le ministre des Travaux publics ait rendu, concernant l'emploi de l'argent prélevé sur obligations, c'est-à-dire les $66,000 à même lesquels on a acheté de Clarke et Drexell, pour $55,000, ce qu'ils avaient le choix d'acheter.

D. Savez-vous ce qu'on a fait de ces $85,000?—R. M. Trueman et M. Barnes ont touché ce qui leur était dû et MM. Evans et Elkins ont reçu ce qu'il fallait pour obtenir le titre de la minorité des actionnaires, et la balance a été employée pour les fins de la compagnie. Voilà ce dont je me souviens.

D. Vous ne pouvez dire ce qu'on a fait?—R. Je ne saurais le dire de mémoire.

D. Savez-vous par vous-même ce qu'on a fait de l'argent obtenu de la banque sur les obligations qu'on lui avait consenties?—R. Les livres de banque doivent démontrer, je suppose, si ces obligations étaient ou n'étaient pas données comme garantie collatérale des billets de la compagnie de charbonnages et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

D. Je vois que le 6 novembre 1903 M. Trueman a obtenu 40 obligations représentant un total de $20,000. Savez-vous ce qu'elles sont devenues?—R. Je ne le saurais dire que si vous me signaliez quelque chose ayant rapport à ces obligations. Je suppose qu'elles ont servi aux fins de la compagnie. Quant aux obligations en général, je ne saurais dire ce qu'on en a fait; elles étaient étrangères aux emprunts contractés par la compagnie de charbonnages et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, emprunts obtenus directement de moi-même ou par mon entremise comme endosseur des billets. Il est possible qu'une partie du produit de ces valeurs ait été consacrée au remboursement de l'argent. Elles ont été employées pour les fins de la compagnie.

Ainsi le ministre des Travaux publics affirme avoir obtenu de l'argent à même le produit des obligations, pour le remboursement des emprunts. Monsieur l'Orateur, c'est là un point important à considérer au sujet des emprunts "W. P. de $5,000" qui furent bel et bien contractés. Pas un des chèques figurant à l'enquête, représentant de l'argent prêté à la compagnie des houillères et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick par la compagnie de M. Pugsley, ne porte le nom de la compagnie de charbonnage et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, ils sont tous payables soit à Elkins, soit à Evans, et il en est un, je crois, qui est payable à la Canada Permanent Loan Company. Il n'y a aucun doute, et personne ne saurait lire cette preuve sans venir à la conclusion que le ministre des Travaux publics, tous en plaçant ses obligations dans les différentes banques, donnait de ses propres chèques, mêlait ses propres affaires à celles de la compagnie de chemin de fer, et ne tenait pas de livres.

D. Si vous avez contracté ces emprunts, savez-vous ce qu'ils sont et ce que vous avez fait de l'argent qui en provenait?—Je ne le saurais dire à présent; il y a trop longtemps de cela.

D. Il n'existe pas de mémoires d'après lesquels vous pourriez le dire?—R. Il a été fourni des mémoires à M. Sharpe concernant l'emploi des différentes obligations.

D. Le 16 novembre 1903, vous avez obtenu 40 obligations représentant un total de $20,000?—R. Ils ont servi aux fins de la compagnie.

D. Qu'avez-vous fait de ces obligations?—R. Je pense qu'elles ont été remises à la Banque du Nouveau-Brunswick.

D. Qu'est devenu l'argent de l'emprunt négocié avec la banque?—R. Vous pouvez voir qu'un billet de la compagnie de charbonnage de chemin de fer du Nouveau-Brunswick a été escompté.

D. Ce billet indiquerait-il ce qu'est devenu l'argent fourni par la banque?—R. Il indiquerait que l'argent est allé à la compagnie. Je présume que M. Allen, le secrétaire, ou M. Winslow, en ont pris note.

La présomption du ministre des Travaux publics est tout à fait erronée, car si l'un ni l'autre de ces messieurs n'avaient d'état de la transaction.

D. M. Allen et M. Winslow se sont tous deux rangés du côté de l'immense majorité?—R. Oui.

D. La transaction suivante est celle du 23 décembre. Je vois que M. Trueman a alors obtenu pour $15,000 d'obligations. Savez-vous ce qui en est advenu?—R. Sur mon ordre?

D. Oui.—R. C'était pour les fins de la compagnie.

D. Qu'en a-t-on fait?—R. Je ne saurais le dire de mémoire.

D. Vous n'avez aucun écrit pour l'établir?—R. Dites-moi quels sont les numéros des obligations et j'irai consulter les registres de la banque.

D. Mais cela ne ferait pas voir ce qui est advenu de l'argent?—R. Cela ferait voir si ces obligations ont été données comme garantie collatérale.

D. Oui, mais non pas ce qui est advenu du produit de l'emprunt?—R. Non pas ce que le secrétaire, M. Allen, a fait de l'argent; mais on verrait par où l'argent a passé jusqu'à ce qu'il fût arrivé à la compagnie.

D. Mais vous ne savez pas quelle en était la destination ultime?—R. On ne peut pas supposer que je puise le dire de mémoire.

Voilà le témoignage rendu en décembre dernier devant la commission, par le minis-

tre des Travaux publics, par celui qui a négocié ces obligations et les emprunts obtenus sur la garantie qu'elles représentaient. Je demande à la Chambre de confronter ce témoignage avec la déclaration faite ici, hier, par le ministre. Le rapport traite un autre point, un point qui mérite l'attention de la Chambre, il parle du caractère fallacieux des rapports faits au lieutenant-gouverneur en conseil et qui ont déterminé l'émission de décrets en conseil approuvant ces obligations.

Le ministre des Travaux publics s'est plaint violemment de la mention qui est faite du rapport signé par M. Evans, l'ingénieur de la compagnie, le 2 janvier 1903, et il a lu ce rapport afin de prouver que les commentaires à son sujet sont déplacés. La commission n'a parlé que de l'un de ces rapports. Toutefois, la preuve renferme trois rapports comme celui que le ministre a cité hier soir, y compris celui-ci. Le premier, daté du 2 avril 1902, se trouve à la page 143 du dossier. Ce rapport déclare que des travaux, jusqu'à concurrence de $20,029.25, ont été exécutés à l'entreprise. Ce sont les seuls travaux dont il parle; mais on a tenté d'établir qu'il y a eu des dépenses pour le matériel roulant et un paiement à compte de la promesse de vente de l'embranchement Norton-Chipman, paiement qu'on n'avait aucun droit de faire figurer dans l'estimation du coût préparée en prévision de la remise de la subvention pour la section de 15 milles. C'est à cela, j'imagine, que la commission faisait allusion. Certaines pages du ropport ont trait à ce paiement et à d'autres affaires étrangères à la question de l'émission des subventions. La seule somme à laquelle la loi s'appliquait était celle qui avait été dépensée pour cette section, soit $20,229.25. Pourtant, sur la foi de ce rapport préparé par le ministre des Travaux publics, le Gouvernement rendit un décret permettant de garantir $60,000 d'obligations pour $20,000 de travaux exécutés.

Un autre rapport, daté du 1er septembre, se trouve à la page 148. Il est calqué sur le premier quant à la dépense faite sur le chemin de fer de Norton à Chipman, et il expose que le coût des travaux exécutés jusqu'à cette date s'élève à $67,634. Un décret du conseil basé sur ce rapport fut rendu pour permettre au Gouvernement de garantir des obligations jusqu'au montant de $120,000.

Le 2 janvier 1903—voici le rapport dont le ministre des Travaux publics a parlé—il y eut un état des travaux, qui n'étaient estimés qu'à $74,574, et se basant sur ce rapport, on conseilla d'émettre des obligations jusqu'à concurrence de $140,000.

Depuis le rapport de septembre 1902, jusqu'au rapport de janvier 1903, on avait exécuté moins de $17,000 de travaux; néanmoins, il y a un rapport qui recommande d'augmenter de $20,000 l'émission des obligations.

La commission qualifie ces rapports de trompeurs, et nul ne saurait les lire sans conclure qu'ils ont été préparés dans le but de favoriser une émission d'obligations contrairement à l'esprit et à la lettre de la loi. De sorte que le ministre des Travaux publics se trompe autant à ce sujet qu'au sujet de presque toutes les déclarations qu'il a faites concernant ces questions.

Voici maintenant ce que je considère comme l'accusation la plus grave contenue dans ce rapport, accusation absolument irréfutable au sujet de laquelle il y a lieu de dire qu'il est scandaleux de voir que celui qui s'est rendu coupable de la faute en question continue à faire partie du ministère et à administrer l'un des plus grands départements publics. Je parle de l'accusation de détournement de $39,000 dans l'affaire de l'acquisition du chemin de fer central, et je citerai ce que la commission dit à ce sujet. J'emprunte ce passage à la page 51 de son rapport.

M. Evans a déclaré que tout ce qu'il a sauvé du naufrage, en fait de livres, c'est le grand-livre auxiliaire, et que les autres qui indiquent les dépenses doivent se trouver à Hampton. Toutefois, on n'a pas pu les trouver.

Il jura que la somme prémentionnée de $140,-409.03 était tout ce qu'il a reçu aux termes de son marché avec la compagnie des charbonnages et du chemin du Nouveau-Brunswick qui devait lui payer $180,000. Il ne pouvait pas dire et ne voulait même pas supposer ce qu'était devenue la balance, $39,000 en chiffres ronds Il a fait plusieurs tentatives déterminées afin d'obtenir cette balance qu'il croyait lui être due, mais on lui a dit qu'il n'avait pas donné des titres parfaits. etc., et, de guerre lasse, il accepta au bout d'un certain temps les derniers paiements en règlement final.

Quelqu'un a déclaré devant la Chambre d'assemblée que la somme entière de $180,000 avait été payée pour le chemin de fer central. Cette déclaration a été faite, bien qu'on sût parfaitement que $39,000 environ des $180,000 n'avaient pas été et ne seraient pas payés. On savait aussi que M. Sharpe avait préparé, par ordre, un état indiquant que le plein montant de $180,000 avait été payé, et le gouvernement a permis de déposer cet état dans les archives à Frédéricton, sans le faire corriger. Dans un décret du conseil du 12 juillet, 1904, préparé, croyons-nous, par l'honorable M. Pugsley, il a été déclaré que cette somme de $180,-000 avait été payée pour le chemin de fer de Norton à Chipman. Ces déclarations ont été faites, bien que M. Pugsley eut pris part aux négociations avec M. Evans lors desquelles on avait renoncé à une somme d'environ $39,000, et nous ne concevons pas comment M. Pugsley a pu oublier ce fait.

Je vous le demande, pouvait-on porter contre un homme public une accusation plus grave que celle qui est contenue dans le passage que j'ai lu. On parle d'un détournement de fonds; on accuse le ministre des Travaux publics d'avoir participé dans les négocations, d'avoir eu pleine connaissance de ce qui se passait. Bien que la commission n'attribue pas la fausse dé-

claration à M. Pugsley à la législature, je prouverai à l'aide du dossier qu'il en est l'auteur.

Qu'on me permette de dire que, d'après mon interprétation de la preuve, si la commission a péché, c'est par excès de mansuétude. Il y a dans le rapport plusieurs sujets qui lui auraient permis de rédiger un acte d'accusation plus rigoureux. Les commissaires ne disent pas que M. Pugsley est l'auteur de cette déclaration, mais j'établirai qu'il l'a faite à deux reprises.

Non seulement il a fait cela, mais en sa qualité de membre du cabinet, il a laissé mettre aux archives un écrit rédigé par M. Sharpe, par ordre, dans lequel on trouve cette fausse allégation. J'ai déjà lu la déposition de M. Pugsley lui-même qui dit qu'il a donné les renseignements et les papiers à M. Sharpe, et je puis citer un autre passage où il admet qu'il a lui-même conseillé M. Sharpe au sujet de la rédaction de cet écrit. De plus, je relève cette assertion fausse et mensongère dans un décret du conseil que le ministre des Travaux publics a rédigé lorsqu'il était procureur général du Nouveau-Brunswick; il en a eu connaissance, cela va sans dire.

Peut-on porter une accusation plus grave contre une homme public? Elle est entièrement corroborée par la preuve. M. Evans avait été administrateur de la division de Norton à Chipman du chemin de fer central pendant un grand nombre d'années. es actions de ce chemin de fer étaient entre les mains des maisons Clarke et compagnie et Drexel et compagnie, de Philadelphie. Ces banques détenaient 6,-365½ parts du capital-actions et ,de plus, $545,000 d'obligotions.

Le chemin de fer périclitait très rapidement et, au printemps de 1900, ses propriétaires décidèrent d'en cesser l'exploitation. M. Evans, qui avait administré l'entreprise pour eux obtient de Clarke et compagnie et de Drexel et compagnie une promesse de vente de toute la ligne, longue de 45 milles, du matériel roulant, des privilèges etc, et aussi d'un autre chemin de fer appelé le chemin de fer de Saint-Martin à Upham, au prix de $50,000.

Bientôt après, la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick fut organisée. Il n'est clairement établi qu'elle a été organisée en vue de ce projet, mais la preuve tend beaucoup à justifier la conclusion que ce fait était connu lorsque cette compagnie a été constituée en corporation et que l'exploitation du chemin était comprise dans le projet. Quoi qu'il en soit, après un certain temps, la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick a obtenu de M. Evans, qui possédait une promesse de vente au prix de $5,000, une autre promesse de vente à raison de $180,000 relativement à la ligne du chemin de fer central. Cette promesse de vente a été obtenue le 28 d'août 1901; elle stipulait que la compagnie paierait $180,000 de la manière suivante: $15,000 à un mois de date qui serait échu le 1er d'octobre; $15,000 à cinq mois de date; $15,000 à douze mois de date; $15,000 à quinze mois de date, et la balance, $120,000, au bout de deux ans. Tel était le marché passé entre MM. Evans et Elkins et la compagnie des charbonnages.

M. Evans a déclaré qu'aprés un certain laps de temps le marché fut modifié et, en fin de compte, un arrangement fut conclu aux termes duquel MM. Evans et Elkins devaient verser une forte somme, $50,-000 je crois, pour des réparations et des améliorations. Mais le résultat final fut qu'après plusieurs versements, on renonça à cette somme de $39,000. Comme le rapport le dit, M. Evans n'a pas reçu $180,000, tant s'en faut, ni rien de plus que $38,000 de moins. Afin qu'il n'y ait pas d'erreur, je citerai des extraits des dépositons:

D. De plus, la compagnie devait se charger de l'administration du chemin de fer et le mettre en service dès que les quinze mills seraient achevés et en état d'être exploités?R. Oui.

D. Elle devait supporter tous les frais d'entretien de la voie pendant qu'elle exploiterait le chemin de fer?R. Oui.

D. Je ne trouve aucune stipulation vous obligeant dans l'intervalle, M. Elkins et vous, à faire aucune dépense imputable sur le capital pour le chemin de fer?R. Vous avez raison; il n'y avait rien sur ce sujet dans le marché.

D. C'était le seul marché que vous aviez passé; il renfermait toutes les conditions arrêtées entre vous?—R. Je dois dire que nous étions convenus, la compagnie et moi, que je mettrais la voie ferrée en bon état; une somme a été mentionnée, je crois; mais j'étais moralement tenu de mettre la voie dans un aussi bon état que je pourrais.

D. Vous étiez convenus, la compagnie des charbonnages et du chemin de fer et vous, d'une somme que vous dépenseriez pour le chemin de fer?—R. Oui.

Q. Vous rappelez-vous quelle était la somme?—R. Je crois que c'était environ $50,000.

D. Il n'y avait pas d'écrit?—R. Non, c'était un marché verbal.

D. Une espèce de convention non écrite?—R. Oui.

D. Jusqu'à ce moment-là une grande partie de ces $50,000 avait été dépensée au mois d'août, 1901?—R. Ces $50,000 devaient aussi s'appliquer aux dettes du chemin de fer; j'ai dû me charger des dettes du chemin, lorsque nous avons obtenu la promesse de vente de Clarke et compagnie.

Je dois peut-être corriger ma déclaration. L'entente n'est pas intervenue après, comme je l'ai dit ; elle semble avoir eu lieu en même temps que le premier marché qui obligeait MM. Evans et Elkins à faire ces dé-

penses pour la voie ferrée, bien qu'elle n'ait pas été couchée par écrit.

Puis, à la page 368 :

D. Pouvez-vous dire de mémoire quel était le montant de ces dépenses?—R. La dépense totale jusqu'au moment où la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick a pris possession de la propriété était d'à peu près $77,000.

Et, à la page 369 :

R. La compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick a pris possession du chemin de fer le 1er août 1902, je crois.

Dans la même page :

R. J'ai employé mes propres fonds, ceux de M. Elkins, les sommes qui nous appartenaient en commun et celles que nous recevions en commun et celles que nous recevions de temps à autre de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

A la page suivante qui est marquée 520, non 320, ce qui semble une erreur commise par le dactylographe:

D. Pouvez-vous nous dire quelles sommes vous avez déjà reçues de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick?—R. Oui, en me servant des livres.

D. Avec l'aide de ce livre, pouvez-vous nous dire quelles sommes vous avez déjà reçues de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick?—R. Oui.

D. Et les dates des paiements?—R. Je suppose que les dates indiquées sont celles des paiements.

D. Avec ce livre, vous pouvez nous dire les sommes d'argent que vous avez reçues de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick?—R. Oui, jusqu'à ce moment-là.

D. Dites les sommes que vous avez réellement reçues.

(Le témoin se réfère au livre et donne les chiffres suivants):

Octobre 1901..	$12,500 000
Février 1902..	9,500 00
Juillet 1902..	5,000 00
Septembre 1902..	5,000 00
Octobre 1902..	5,595 00
Novembre 1902..	3,000 00
Décembre 1902..	2,000 00
Janvier 1903..	3,750 00
Février 1903..	3,500 00
Mars 1903..	3,000 00
Avril 1903..	15,000 00
Juin 1904..	22,224 06
	$74,769 06

D. Depuis cette date, depuis juin 1904, avez-vous reçu quelque chose?—R. Oui, $3,750 et $5,000. Je ne tire pas ce renseignement du livre.

M. Macdougall.—Avez-vous les dates de ces paiements?—R. Non, je les mentionne de mémoire.

M. Powell.—Cela fait un total de $83,519.06. Prenons le premier montant, $12,500. Je vois dans le préambule d'un décret du conseil que $15,000 vous avaient été payés à ce moment-là; qu'en dites-vous?—R. Je n'ai reçu que ce montant.

D. Savez-vous si le chèque de $15,000 vous est parvenu?—R. Non; je ne sais pas si c'était un chèque ou une somme d'argent. Mais, si c'était un chèque, il était de $12,500.

D. En tout cas, c'est tout ce que vous avez reçu?—R. Oui.

D. Avez-vous donné un reçu pour $15,000?—R. Je l'ignore; je donnais parfois un reçu et, parfois, je n'en donnais pas. Si j'ai donné un reçu, c'était un reçu de $12,500.

D. Je vois aussi une inscription concernant une somme que vous aviez reçue, une autre somme de $15,000 qui est mentionnée dans un décret du conseil; est-ce exact, est-ce un deuxième paiement?—R. Le deuxième paiement a été de $9,500.

D. Vous constatez que ces livres sont exacts?—R. Oui.

D. Le deuxième paiement de $15,000 aurait été exigible aux termes de la promesse de vente; cette somme ne vous a pas été payée à ce moment-là?—R. Non.

Le décret du conseil déclarait qu'on lui avait payé $15,000.

D. Je constate par le dossier que M. Shadbolt, qui représentait la Royal Trust Company, agent de Drexel et compagnie, inscrit à votre crédit un paiement de $55,800, je crois?—R. Le prix mentionné dans la promesse de vente était de $50,000. J'avais besoin d'argent et je leur ai emprunté $5,000.

D. Vous rappelez-vous que vous avez payé ces $55,000 à la Royal Trust Company pour le compte de Clarke et Drexel?—R. Oui.

D. Et les intérêts?—R. Oui; $800, je crois.

D. Payés en règlement de la promesse de vente que vous aviez obtenue de Clarke et Compagnie et de Drexel et compagnie?—R. Oui.

D. Après ce paiement, vous avez reçu d'eux, de la Royal Trust Company, les actions et les obligations qui faisaient l'objet de la promesse de vente relative au chemin de fer central?—R. Je suppose qu'elles ont été remises à la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

Puis, à la page 574:

D. Combien avez-vous reçu, en espèces, de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer relativement à la vente que vous leur aviez faite du chemin de fer central?—R. $74,769.06, $3,750 et $5,000.

D. Vous avez reçu en tout de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer, $83,519.06, en espèces?—R. Oui.

D. Relativement à la vente du chemin de fer central à la compagnie?—R. Oui, à la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick.

D. Vous m'avez dit que, de plus, une somme a été payée à Clarke et compagnie et à Drexel et compagnie à compte de votre promesse de vente de $55,000?—R. Oui.

D. Cela faisait un paiement total de combien, en espèces?—R. De $139,319.06.

D. Cela est exact?—R. Oui.

Voilà la déclaration de M. Evans qui atteste que la somme totale qui lui a été payée aux termes du marché passé avec la compagnie des charbonnages et du chemin de fer est de $139,319.06, et cette déclaration n'a jamais été contredit par aucun témoin i n-

terrogé devant la commission. En réalité, M. Pugsley lui-même le savait, comme je le prouverai par sa propre déposition :

D. Outre cela, avez-vous reçu quelque autre chose de la compagnie à compte du prix de vente, soit des espèces, soit toute autre valeur? —R. Oui.

D. Quelles sont les deux inscriptions et les dates?—R. (Le témoin se réfère au livre.) Juin, 1904, $1,089.97.

D. C'était une somme due à l'Intercolonial, lors de votre départ?—R. Oui.

D. Quelle est l'autre somme?—R. Des reçus au montant de $1,570.85, au mois de juin 1904.

D. Expliquez cette inscription: chemin de fer intercolonial?—R. C'était une somme due par la compagnie du chemin de fer central à l'Intercolonial aux termes de la promesse de vente.

D. Que vous auriez dû payer aux termes de la promesse de vente?—R. Oui.

D. Maintenant, ces $1,570.85 représentent des reçus. Expliquez ce que cela veut dire?—R. Il y avait divers comptes.

D. Qui n'avaient pas été payés?—R. Oui.

D. Que vous auriez dû payer en vertu de l'option?—R. Oui.

D. Ces deux item que vous auriez dû payer s'élèvent à $2,660.22?—R. Oui.

D. C'est-à-dire qu'avec ces deux item...

Dont l'un, monsieur l'Orateur, n'a pas été payé.

...si la Coal and Railway Co. les a payés, le montant total de ce que vous avez reçu en argent ou autrement de la compagnie à l'occasion de la vente du chemin de fer central est de $141,679.82?—R. Oui.

D. Avez-vous, à part cela, reçu directement ou indirectement de la Coal and Railway Co. quelque argent ou autre valeur à l'occasion de cette vente du Central?—R. Non; et je suppose que ces chiffres sont exacts.

D. Ainsi, si je ne me trompe. il reste $38,-028.12 de l'argent de cette vente du chemin de fer central à la New Brunswick Coal and Railway Company" que vous n'avez jamais reçues?—R. Précisément.

D. Le dernier paiement vous a été fait en juin 1904?—R. Oui, c'est ce que disent les livres.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

M. CROCKET: Monsieur l'Orateur, à l'heure de l'ajournement tantôt, j'étais en train de lire certains passages de la déposition de E. G. Evans où il est parlé de ce que l'on a payé pour le chemin de fer central de Norton à Chipman; il me reste un couple d'extraits à faire, et je finis. On lui demande, page 593:

D. Vous dites avoir eu des pourparlers avec M. Pugsley et autres, ne leur avez-vous jamais demandé ces $38,000 restés dus sur la vente du Central? Vous saviez qu'il devait vous en revenir $180,000?—R. Oui.

D. Vous savez que cette somme avait été votée par la législature de la province?—R. Oui.

D. Vous avez raison de croire que cette somme de $180,000 a été comptée comme vous ayant été donnée à vous et à M. Elkin?—R. C'est ce que je ne sais pas.

D. Quoique vous disiez, tout ce que vous avez eu, ça été $140,000?—R. Oui.

Q. C'est tout ce que vous avez eu?—R. Oui.

Page 594:

Par lo convention, $15,000 en deux mois, $15,000 encore, $30,000 et $15,000; aucun de ces paiements n'a été fait à l'échéance et j'aurais pu, si je l'avais voulu, tenir la convention pour annulée, puisqu'elle n'avait point été exécutée.

D. Vous étiez ennuyé, et vous avez simplement abandonné la chose?—R. Oui.

D. Après n'avoir reçu que $140,000?—R. En effet.

Q. Avez-vous idée qui a pu toucher le reste? —R. Pas la moindre.

D. Vous saviez que la province l'avait payée?

Ici je tiens à rappeler à la Chambre que le ministre des Travaux publics, répondant à une question que je lui avais faite, a dit qu'il y avait eu remise du reste par un arrangement entre M. Evans et M. Allan. Telle a été l'assertion du ministre? Or voici ce qu'il y a dans le témoignage de M. Evans. quand on lui demande:

Avez-vous idée qui a pu toucher le reste?

Il dit:

Pas la moindre.

D. Savez-vous en faveur de qui il a été disposé des $2,500 de différence entre les $12,500 et les $15,000?—R. Non.

D. Vous n'en connaissez rien?—R. Non.

D. Vous n'avez pas une opinion là-dessus? (Objection, M. Carvell.)—R. Je ne me prononcerai pas sur ce que je ne sais pas personnellement.

D. Il ne vous a été rien dit à ce sujet?—R. Non.

D. Vous êtes sûr cependant que ni vous, ni M. Elkins ne l'avez eue?—R. Oui. Je ne crois pas que M. Elkins l'ait eue; car, autrement, je l'aurais su.

Au bas de la page, le président demande:

D. Pouvez-vous par les chiffres nous dire au juste combien vous avez reçu sur ces $180,-000? A-t-il été fait mention entre vous et quelque autre personne de ce que vous aviez reçu et qu'il restait quelque chose à venir, ou si l'affaire en est tout simplement restée là?—R. Mon idée est que la question est réglée; mais il y va de soi que je recevrais ce reste avec plaisir.

Page 594:

R. L'affaire a été discutée à deux ou trois.

D. Qui cela?—R. M. Allan, je crois et M. Trueman, le Dr Pugsley aussi.

M. le Président.—Vous leur avez ensuite donné à croire que la chose était réglée, et que vous n'attendiez rien de plus?—R. En effet.

Voilà, monsieur l'Orateur, qui me semble concluant sur cette question de savoir combien l'on a payé le chemin de fer central Personne n'a contesté la vérité de cette déposition. Le ministre des Travaux publics pas plus qu'aucun autre témoin n'ont pré-

tendu que ce qui est dit là n'était pas l'exacte vérité, et l'on n'a jamais tenté d'en détruire l'effet. Je maintiens par conséquent qu'il faut tenir pour avéré que M. Evans n'a rien reçu de plus que cette somme, pour l'option qu'il avait sur cette partie du chemin de fer central qui va de Chipman à Norton. M. Evans ne pouvait pas être plus explicite qu'il l'a été dans la déposition que je viens de lire.

Pour montrer que ces négociations ont eu lieu à la connaissance du ministre des Travaux publics, voici ce que nous trouvons dans cette même déposition de M. Evans, page 597:

Vous rappelez-vous à qui vous avez parlé pour cet abandon de vos droits?—R. Non, je ne me souviens pas. Ils étaient deux ou trois, je crois: M. Allan était là, et M. le docteur Pugsley aussi, je pense.

Voici donc qu'au dire de M. Evans, le docteur Pugsley a connu l'arrangement. Mieux que cela, je vais établir par le propre témoignage de ce dernier, pages 712 et 713, qu'il a su que l'on renonçait à cette somme.

D. Il y a eu finalement, n'est-ce pas, un règlement de l'affaire avec M. Evans?—R. Oui, et aussi avec M. Elkins; tous deux ont donné un ordre sur la compagnie des dépôts.

D. M. Evans dit qu'il n'a pas été payé en plein; qu'il restait environ $38,000 à venir, laquelle somme a été retranchée de son compte au moment de régler?

Voici ce que répond le ministre des Travaux publics lui-même:

Je ne sais plus au juste quelle somme c'était. Il doit y avoir quelque erreur; je ne saurais supposer qu'il n'y a pas eu règlement avec lui, car la convention était que la compagnie devait avoir un titre parfait; ce qu'elle n'avait pas, et ce qu'elle n'a jamais été bien en mesure d'avoir. M. Evans et M. Elkins ont réglé et, je crois, à leur satisfaction.

D. Avez-vous pris part aux pourparlers de ce règlement?—R. Je ne peux pas me souvenir de cela; il est très probable que l'on m'en a informé.

Plus loin:

Dans tous les cas il y a eu règlement et, comme conséquence de ce règlement, MM. Elkins et Evans ont transmis à la New Brunswick Coal and Railway Co. tout ce qu'ils avaient, actions et obligation?—R. Oui: ils ont donné un ordre à la Loan and Trust Company, et alors les obligations ont été transmises à la Banque du Nouveau-Brunswick. Je ne me souviens plus des particularités du règlement fait avec Evans et Elkins, mais je trouve un mémoire qui indiquerait que j'en ai été informé dans le temps.

La Chambre n'oubliera pas ce que au dire du ministre des Travaux publics, avait un mémoire indiquant qu'on l'avait informé dans le temps du règlement fait avec MM. Evans et Elkins, règlement en vertu duquel on fait abandon d'une somme de $38,000. Le ministre des Travaux publics n'en a pas moins voulu faire entendre à cette Chambre que l'on avait payé les $180,000, et que les $38,000 avaient servi à acheter des actions de la compagnie du chemin de fer central que ni Evans ni Elkins n'ont eues. Comme je l'ai fait voir ce matin, par la lecture des dépositions, Evans et Elkins étaient les détenteurs de 6,300 et quelques parts du capital-actions de la compagnie du chemin de fer central. La loi autorisant l'achat de ce chemin avait une disposition portant qu'il pourrait être donné à la New-Brunswick Coal and Ry. Co. un titre parfait par ceux des directeurs de la compagnie de chemin de fer central qui auraient en portefeuille les trois quarts des actions de cette compagnie. Les parts achetées par Evans et Elkins de Drexell et Cie et de Clarke et Cie ne représentaient pas tout à fait les trois quarts prescrits par la loi pour la cession de la ligne et, par suite, il a fallu en acheter d'autres. C'est de M. le docteur Dekertrane que ces actions ont été obtenues, ainsi que la preuve l'établit à la page 651 et suivantes. C'est M. Skinner qui est alors interrogé au sujet d'une somme de $1,800 qu'il paraissait avoir reçu des fonds de la New-Brunswick Coal and Ry. Co.

D. Quand vous dites avoir reçu la somme de $1,800, je suppose que c'est comme avocat de la New-Brunswick Coal and Railway Co.?—R. Je n'ai rien qui fasse voir cela; je n'ai jamais examiné la chose; mon idée est que c'était pour la Coal and Railway Co.; j'avais réglé un tas d'affaires entre les deux compagnies.

D. N'êtes-vous pas en mesure de nous dire si ces $1,800 venaient de la compagnie du chemin de fer central ou de la New-Brunswick Coal and Railway Co?—R. Je ne pense pas pouvoir rien affirmer là-dessus.

D. Et les $1,000 est-ce que cela ne vous aiderait pas à nous donner une réponse?—R. Le 29 août 1903, ce serait le dernier.

D. Il ne s'agirait là que du voyage à New-York?—R. Non, tout cela s'est fait à part.

D. Qu'avez-vous donné à DeBertram?—R. De $400 à $500.

M. le Président. Est-ce que cela s'est fait dans l'intérêt de la New-Brunswick Coal and Railway Co?—R. Je n'ai pour le moment aucune idée de la chose.

D. L'objet était d'obtenir les parts?—R. J'ai eu toutes les actions.

Eh bien, monsieur l'Orateur, nous savons maintenant de la bouche de M. Skinner qu'il a acheté les parts nécessaires pour compléter ce qu'il fallait selon les termes de la loi, et que tout ce qu'il a payé c'est de $400 à $500. Cependant le ministre des Travaux publics ne laisse pas de chercher à faire croire à la Chambre que la somme de $38,000, différence entre ce qu'on reçu MM. Evans et Elkins et ce qu'a payé la province, savoir $180,000, a été employée à l'acquisition de cette valeur, que la preuve montre avoir été obtenue moyennant $400 ou $500. M. Skinner ayant ces actions, la

cession a eu lieu, et c'est tout ce qui a jamais été payé dans l'achat de cette partie du Central qui va de Norton à Chipman. Pour cette somme de $140,000 payée à Evans et Elkins et une autre somme de $400 ou $500 payée à DeBertram le transport a été fait de ce chemin à la New-Brunswick Coal and Railway Co. La chose est donc incontestable; c'est là tout ce que l'on a payé à l'occasion de cet achat, et le ministre des Travaux publics, comme je l'ai montré par les dépositions, a eu part aux négociations; un mémoire lui indique qu'il en a connu dans le temps tous les détails. Cela admis, que voyons-nous? Je vais maintenant reprendre dans le même ordre que les commissaires l'ont fait, les charges qu'ils font peser sur ce dernier.

D'abord, je crois avoir établi hors de tout doute l'exactitude de la première déclaration du rapport, à l'effet que c'est là tout ce qui a été payé pour le Chemin de fer central. Puis le rapport ajoute:

Il a été dit à l'assemblée législative que le plein montant de $180,000 a été payé pour le Chemin de fer central.

Si on a fait cette assertion, on a affirmé une fausseté, une inexactitude, dans le but de tromper la législature du Nouveau-Brunswick, qui avait autorisé ce montant pour ces fins. La commission ne dit pas que c'est le ministre des Travaux publics qui a fait cette déclaration mais, moi, je dis que c'est lui qui l'a faite sur le parquet de la législature du Nouveau-Brunswick. J'ai ici les débats de cette assemblée pour l'année 1905, et je trouve les lignes suivantes attribuées à l'honorable M. Pugsley en réponse à M. Hazen. Je cite des pages 34 et $35:

En réponse à M. Hazen, l'honorable M. Pugsley a dit au sujet du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, qu'il lui était impossible de répondre à toutes les questions tant qu'il n'aurait pas obtenu de renseignements du président de la compagnie, ce qu'il espérait avoir au commencement de la semaine prochaine. Dans l'intervalle, il répondrait aux demandes sur lesquelles il était renseigné. La ligne mesure 69 milles d'une extrémité à l'autre, 45 milles entre Norton et Chipman, et 23 milles au-delà de Chipman, y compris les embranchements. La compagnie était autorisée par la loi à acheter la ligne entre Norton et Chipman, et devait le faire à condition d'obtenir $200,000 d'obligations qui étaient autorisées. De ce montant, $180,000 devaient être appliquées à l'achat de la ligne, et $20,000 aux réparations. La ligne était grevée au montant de $540,000 garanties par une première hypothèque, et un titre libre a été obtenu pour la somme de $180,000. Tant qu'au montant dépensé à la construction entre Chipman et Frédéricton, il ne pouvait en parler que jusqu'au dernier apurement des livres par M. Sharpe, le 31 mai 1904. Le rapport du vérificateur des comptes établit que $368,056.33 avaient été dépensées jusqu'à cette date. De plus, $180,000 avaient été affectées à l'achat du chemin de fer central, et il y avait $34,000 de plus.

M. O. S. CROCKET.

Telle est la déclaration rapportée dans les débats officiels de la législature du Nouveau-Brunswick. Elle dit que le ministre des Travaux publics a donné à entendre à la législature, qui avait autorisé la garantie de ces obligations, que $180,000 avaient été affectées à l'achat de la ligne, tandis qu'en réalité moins de $141,000, d'après la preuve, avaient été appliquées à cette fin, ce que savait le ministre des Travaux publics en faisant sa déclaration. Mais ce n'est pas la seule fois que le ministre des Travaux publics a fait cette déclaration à la législature du Nouveau-Brunswick. Le 22 février, nous voyons à la page 63 du rapport que la déclaration catégorique suivante a encore été faite:

En réponse à la demande de M. Clarke pour savoir si le gouvernement avait eu connaissance de l'accusation portée par le "Gleaner", à l'effet que des amis dévoués du gouvernement avaient obtenu $150,000 dans l'affaire du Chemin de fer central, et quelles mesures le gouvernement entendait prendre pour se disculper de l'accusation de corruption, l'honorable M. Pugsley répondit: L'accusation en question n'a pas été portée à la connaissance du Gouvernement, excepté par les demandes d'informations faites à l'assemblée. Mes propres informations me permettent de dire que l'accusation est complètement dénuée de fondement. Elle est absurde dans son essence même, car le montant total payé par la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour le Chemin de fer central est $180,000, et l'accusation que la plus grande partie de cette somme, $150,000, aurait été ristribuée entre les amis du Gouvernement, est trop ridicule pour qu'on s'en occupe sérieusement. le gouvernement a déjà donné à l'asemblée, à la dernière session, les renseignements complets sur la manière dont les fonds votés à la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick ont été dépensées. Le gouvernement a aussi insisté sur un apurement radical des comptes, et à cet effet, il a engagé deux comptables d'expérience pour faire ce travail....

Et j'ai montré, monsieur l'Orateur, que ces vérifications de comptes n'en étaient pas du tout. M. Corbett, interrogé à l'enquête, a déclaré qu'il n'avait pas eu assez de renseignements pour faire la vérification, et il refusa de consentir à faire passer pour un apurement de comptes l'état qu'il avait préparé, disant que c'était un état basé sur les informations qui lui avaient été fournies seulement.

Un de ces comptables est M. F. S. Sharpe, décédé depuis, et, après sa mort, un autre comptable expert, M. Corbett, termina l'ouvrage. De cette façon, le gouvernement a obtenu la certitude que tout était régulier. Pour répondre davantage à cette question, je dirai que les partisans du gouvernement nous ayant autorisé à dépenser jusqu'à $250,000 pour améliorer cette ligne, ils ont posé comme condition de faire la vérification complète des comptes avant de commencer à dépenser cet argent. Ayant fait examiner minutieusement les livres, le gouvernement a

avancé l'argent, et il se trouve ainsi avoir pris tous les moyens de s'assurer de l'état véritable de cette ligne. Je n'hésite pas le moindrement du monde à dire que jamais une déclaration plus fausse que celle du " Gleaner " n'a été faite.

Donc, en deux différentes occasions, le ministre des Travaux publics, lorsqu'il était procureur général de la province du Nouveau-Brunswick, a fait à cette législature une déclaration mensongère, et la preuve que j'ai invoquée montre qu'il le savait. Ceci prouve le bien fondé de la deuxième partie de l'acte de mise en accusation. Les commissaires disent encore:

Cette déclaration a été faite n'ignorant pas que $39,000 sur les $180,000 n'avaient pas été payées et ne le seraient pas. L'on savait de plus que M. Sharpe avait préparé, d'après les instructions qu'il avait reçues, un état indiquant que tout le montant de $180,000 avait été payé, et le gouvernement permit d'inscrire cet état dans la preuve à Frédériction, sans le corriger.

Or, quelle est la preuve sur ce fait? L'état auquel les commissaires font allusion se trouve à la page 198 des décrets du conseil et des documents se rapportant à la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Il est intitulé "Feuille de balance approximative de la compagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'au 31 mai 1904", et nous y voyons, à l'actif: " Achat du Chemin de fer central, $180,000". J'ai déjà parlé de la preuve qui montre que cet état fut préparé par M. Sharpe sur les renseignements fournis par le ministre des Travaux publics et son associé M. A. I. Trueman; et de plus, il appert d'après la preuve que c'est le ministre des Travaux publics, alors qu'il était procureur général du Nouveau-Brunswick, qui montra à M. Sharpe comment préparer cet état.

Voici encore ce que déclare la commission:

Dans un décret du conseil daté du 12 juillet 1904, préparé, croyons-nous par l'honorable Wm Pugsley, il est déclaré que ces $180,000 avaient été payées pour la ligne entre Norton et Chipman.

Ce décret fait aussi partie de la preuve, et on le trouvera à la page 82 du volume des décrets et des documents. Voici le passage qui a trait au paiement pour l'achat du Chemin de fer central:

Les comptes ont été vérifiés par M. F. Sharpe, comptable patenté, et il en ressort que le coût de la construction et du matériel roulant se monte à $368,056.33; et il faut ajouter à ce montant $180,000 payées pour les 45 milles entre Norton et Chipman, et $38,892.90 pour les améliorations faites au Chemin de fer central, qui ont été portées au compte du capital.

Voilà la preuve qui justifie la troisième partie de cet acte de mise en accusation: un décret du conseil préparé, dans l'opinion des commissaires, par l'honorable Wm Pugsley, et qui contenait cette fausse déclaration. Puis, les commissaires résument en ces termes:

Ces déclarations furent faites bien que M. Pugsley avait participé avec M. Evans aux négociations qui aboutirent à l'abandon d'un montant d'environ $39,000, et nous pouvons à peine concevoir que M. Pugsley ait pu oublier ce détail.

Maintenant, je pose la question à tout honorable député soucieux de juger impartialement cette question: Peut-on douter que le verdict de la commission soit amplement justifié dans tous ses détails? Alors, je demande au premier ministre si un homme qui a été trouvé coupable, et qui est de fait coupable, d'après la preuve, d'un délit si grave, est apte à administrer le plus grand département de dépenses du gouvernement fédéral? Voilà donc ce que je considère comme la plus grave conclusion du rapport.

Je vais maintenant donner quelques exemples pour montrer comment cet argent a été dissipé; et la commission ne donne pas tous les exemples qu'elle aurait pu tirer de la preuve. Elle en donne trois ou quatre, mais il en est au moins une demi-douzaine d'autres tout aussi flagrantes, et qu'elle aurait bien pu insérer dans son rapport. J'ai déjà fait allusion à la déposition de M. Evans, quant au paiement qu'il a reçu en acompte sur le premier versement de l'achat du Chemin de fer central. Il avait droit à $15,000. Le montant avait été fixé par un décret du conseil. La preuve que j'ai déjà citée montre à l'évidence que M. Evans n'a reçu que $12,500 sur ces $15,000. La preuve se trouve aux pages 590, 591 et 594 des dépositions. De sorte que sur le premier versement même, il y a eu un détournement de $2,500. L'on demanda à M. Evans qui avait eu cet argent. Il répondit qu'il ne s'en doutait même pas; et cependant, la Chambre a entendu, hier soir, le ministre des Travaux publics déclarer que c'est M. Evans lui-même, avec M. Allen, qui a effectué ces déductions afin de les employer à d'autres fins se rapportant au chemin de fer.

Le deuxième versement était dû dans le mois de février 1902. J'ai aussi cité le témoignage de M. Evans, pour montrer qu'il n'a touché que $9,500 sur ce montant. On appela son attention sur un décret du conseil contenu à la page 572 de la preuve, qui dit qu'il avait déjà reçu $15,000 une première fois, de même que $15,000 une deuxième fois. Malgré cela, il affirma positivement que tout ce qu'il avait reçu du deuxième versement de $15,000, payé sur les fonds de cette compagnie pour ces fins, était $9,500, soit un détournement dans ce cas-ci de $5,500.

Aux pages 35 et 36 du rapport la commission, en parlant de la différence entre le montant des escomptes faits par la com-

pagnie des charbonnages et du chemin de fer du Nouveau-Brunswick à la People's Bank et le montant reçu par la compagnie de construction James Barnes, dit ce qui suit:

Cette différence s'explique passablement par trois billets, le premier, au montant de $1,250, escompte le 22 janvier 1902, marqué en acompte à A. G. B., dont le produit ne paraît nulle part; le deuxième, qui est le cinquième billet, au montant de $25,000, escompté par la banque le 25 février 1902, marqué en acompte à Evans, et le troisième, un billet de $10,000, escompté le 19 novembre 1902, marqué F. P. T. Il est impossible de retracer l'emploi du produit de ce dernier, mais nous avons trouvé que le produit du billet de $25,000 escompté le 5 février 1905, fut placé au crédit de la compagnie, créant ainsi le seul véritable compte courant que la compagnie ait jamais eu à la People's Bank.

A la page 35:

Ce compte a été vérifié en sept parties, et clos le 8 mars 1902. Il indique à qui les cheques étaient payables, mais ces chèques ont été rendus à J. J. F. Winslow par la banque le 19 janvier 1904, et M. Winslow dit qu'il n'a pas pu les retrouver. Quatre chèques formant le total de $5,262.68 ont été faits payables à G. W. Allan, et nous n'avons pu trouver où est allé l'argent. Deux chèques portaient la date du 8 février 1902, et étaient respectivement pour les sommes de $4,000 et $15,000; ils étaient faits payables à E. G. Evans.

De sorte que la Chambre observera que les $25,000, déposés au crédit de la New Brunswick Coal and Ry. Co. à la People's Bank sont le seul argent que l'on puisse retracer dans toutes les transactions de la compagnie. Les $25,000 ont été obtenus pour Evans et apparemment en rapport avec l'achat du chemin de fer. Cependant M. Evans déclare positivement que tout ce qu'il a reçu est la somme de $9,500 sur les $25,000 du chèque fait à son nom. Il y eut deux chèques tirés sur ces $25,000, après que cette somme fut placée au crédit de la compagnie à la People's Bank: un pour la somme de $4,000 et l'autre pour la somme de $15,000 à la date du 5 février, qui ont été portés dans les livres de la People's Bank au crédit de M. Evans. Le chèque de $4,000 paraît s'être égaré complètement. De sorte que sur les deux chèques formant la somme de $19,000, apparemment destinée à M. Evans, ce dernier n'a reçu que $9,500, à peu près 50 p. 100.

Ces deux cas sont mentionnés par les commissaires dans leur rapport, mais il y en a d'autres. Il y a les billets qui ont été escomptés par M. Barnes, de la Barnes Construction Co. et par M. Pugsley. Il y a d'abord un billet pour la somme de $13,500 qui a été escompté à la Banque du Nouveau-Brunswick le 3 octobre 1903. C'était les billets dont le ministre des Travaux publics voulait parler, je suppose, lorsqu'il s'est vanté hier soir d'avoir négocié un emprunt au grand bénéfice de la province du

Nouveau-Brunswick. Les commissaires font remarquer qu'ils ne peuvent pas comprendre la nécessité pour M. Barnes ou M. Pugsley d'endosser ces billets, parce que les banques avaient comme garanties collatérales les obligations hypothécaires garanties par la province, ce qui devait être suffisant pour la sûreté de la banque. Ce jour-là un billet de $13,700 fut escompté, ainsi qu'il appert par le compte de la banque qui se trouve à la page 652 des documents, et le même jour la banque ne porte que la somme de $10,425.24 au compte de M. Barnes. Le billet de $13,500 a été payé pour travaux exécutés par la Barnes Construction Co. Sur ce billet la compagnie n'a reçu que $10,225.04, laissant une somme de $3,274.76, qui s'est égarée dans le voyage.

Il y a un autre billet dont les commissaires ne parlent pas. Ce billet a été fait le 18 novembre 1903 pour la somme de $13,000. Il a été escompté par M. Pugsley et M. Barnes à la Banque du Nouveau-Brunswick. Il est entré dans le compte de la banque qui se trouve à la page 652 des documents. Il n'a été porté au crédit de Barnes ce jour-là, ou trois jours plus tard, que la somme de $8,400. Cette somme provenait du produit du billet de $13,000, ce qui laisse un écart de $4,600. Il y a un autre billet de $14,000 qui n'est pas mentionné non plus dans le rapport du commissaire. Ce billet a été escompté par M. Pugsley et M. Barnes, le 23 décembre, 1903, à la Banque du Nouveau-Brunswick. On le trouve aussi dans le compte courant de la banque, et sur cette somme M. Barnes ne paraît avoir reçu que $10,781.40, ce qui ferait $3,218.60 qui ont pris une autre route que celle de M. Barnes. Cela fait donc quatre billets endossés par M. Pugsley et Barnes, apparemment pour les travaux exécutés sur la section de 15 milles du chemin de fer en vertu du contrat Barnes. Ces quatre billets forment un total de $52,336, et les sommes qu'on en a retranchées s'élèvent à $12,525.93; ou près de 25 p. 100, qui auraient dû servir à la construction du chemin sont donc disparus dans le voyage après que M. Pugsley eut retiré l'argent de la banque. Cela apparaît clairement par les dépositions, et je défie l'honorable député de Carleton (M. Carvell) ou l'honorable ministre des Travaux publics, s'il revient sur cette décision et reparaît à son siège, de démontrer que cette assertion n'est pas entièrement appuyée par les témoignages.

Outre cela, nous avons sur ce point le témoignage de M. Barnes à la page 646 et 647. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics a dit hier soir que les commissaires n'ont pas voulu poser de questions sur ces sujets, mais ces paroles dans ce cas-ci comme comme dans beaucoup d'autres sont directement contraires à la

preuve et aux faits. A la page 646, M. Powell a interrogé M. Barnes comme suit:

Je vois dans votre compte, à la Banque du Nouveau-Brunswick, à la date du 3 octobre, que l'on vous a crédité la somme de $10,225.04 et à la même date il y a un escompte de $13,-100; où est allée la différence?—R. Je ne sais pas.

Et plus loin:

D. A la date du 20 octobre, $11,836 venant de la Banque du Nouveau-Brunswick; à la même date vous avez obtenu $11,800 et quelques dollars au moyen d'un escompte, et l'on vous donne $10,408.65, ce qui laisse un écart de $1,400. Savez-vous ce qu'est devenue cette somme?—R. Non.

D. Quels noms étaients sur le billet?—R. Je ne puis dire.

"Je ne puis dire". Bien que les pièces montrent que son nom et celui de M. Barnes étaient sur le billet:.

D. Le 25 décembre 1903, vous obtenez $14,000 de la Banque du Nouveau-Brunswick à Saint-Jean, sur le compte de la compagnie, et à la même date on ne porte à votre crédit que la somme de $10,781.40. Savez-vous où est allée la différence de $3,300?—R. Non.

De sorte que ceux qui blâment les commissaires d'avoir exposé ces faits, après les témoignages dont je viens de donner lecture, sont vraiment très audacieux; il n'est que juste de dire que le ministre des Travaux publics (M. Pugsley) lui-même a été interrogé par les commissaires au sujet d'un de ces billets.

On trouve sa déposition à la page 706.

D. Je vois un billet de $13,000 ou $14,000 escompté par vous et par M. Barnes à la Banque du Nouveau-Brunswick ou à la banque British North America. sur lequel M. Barnes a touché la somme de $10,000, et le produit du billet?—R. Toute la balance revenant à M. Barnes est allée au secrétaire, M. Allen.

D. Jurez-vous cela?—R. J'en suis positif.

D. Où sont les pièces?—R. M. Allen les a. Ce n'était pas mon affaire de tenir les comptes; pourquoi les aurais-je tenus?

Bien que le ministre des Travaux publics déclare avoir reçu cet argent, qu'il l'a eu entre ses mains, et que M. Barnes n'a reçu que $10,000 du produit du billet, nous voyons par son témoignage qu'il déclare avoir envoyé la balance au secrétaire de la compagnie. Je demande à cette Chambre s'il est raisonnable de supposer que quelqu'un qui aurait la garde de certains fonds enverrait une somme semblable à une autre personne sans pouvoir montrer une lettre soit de lui à M. Allen, ou de M. Allen à lui, ou un reçu ou une pièce de quelque sorte pour appuyer ses dires? On lui demande les pièces, et il dit que c'est M. Allen qui les a. J'ai lu la déposition de M. Winslow qui a succédé à M. Allen comme secrétaire, montrant que M. Allen ne tenait aucun livre, et que les données qu'il possédait étaient connues de M. Winslow, et qu'il n'y a pas une entrée dans les comptes et pas un document expliquant cette différence entre la somme que M. Pugsley a reçue sur l'escompte du billet que M. Barnes a reçu.

On a dans ces faits quelques exemples de la manière dont l'argent est disparu. Il y a un ou deux autres cas dont je veux parler et au sujet desquels je cite quelques témoignages avant de finir mon discours. Le nom de M. George McAvity est assez connu dans cette Chambre, comme il l'est, je crois, dans le pays, et il restera associé avec celui de l'honorable ministre des Travaux publics tant que le Gouvernement refusera d'intenter une action pour recouvrer les $35,000 dont il a soulagé le trésor fédéral. M. McAvity est devenu président de cette compagnie le 1er juillet 1904. Il n'y avait pas de président depuis deux ans. M. Ernest Hutchinson, qui a été premier président, fut tellement dégoûté de la manière dont les choses allaient, qu'il refusa de prêter plus longtemps son nom à la compagnie. Mais M. McAvity a été appelé à la présidence en 1904. Le ministre actuel des Travaux publics (M. Pugsley) a proclamé dans la législature les grandes choses que l'on attendait du fait qu'un M. McAvity avait consenti à accepter le charge et la direction de cette grande institution. A la page 106 des " Débats " de l'assemblée législative, on trouve que l'honorable ministre a parlé comme suit:

Ainsi qu'il a été dit, le premier ministre a insisté sur un changement d'administrateur, non pas que M. Evans, le gérant d'alors, ne fut pas un homme compétent et très au courant de l'administration d'un chemin de fer, mais le premier ministre a pensé qu'il serait sage de confier l'administration du chemin de fer à un homme d'expérience et de compétence dans les affaires, s'il était possible d'en trouver un. On a trouvé cet homme dans la personne de M. George McAvity, de la ville de Saint-Jean. L'opposition m'accuse d'être optimiste, de ne voir que le beau côté des choses, d'avoir de grandes idées au sujet de l'avenir de notre province. J'avoue cela. Je suis heureux d'être optimiste. Je préfère beaucoup être optimiste que de tenir, comme quelques membres de l'opposition, mes yeux tournés vers la terre et m'opposer à la marche du progrès. Je n'ai pas besoin de dire que M. McAvity est connu, non seulement dans la province, mais par tout le Canada comme un homme de progrès et heureux dans les affaires; il est membre d'une maison qui a éminemment réussi dans le commerce, et il a créé une des principales industries de la ville de Saint-Jean.

Je crois que les membres de cette Chambre s'accorderont avec le ministre lorsqu'il dit que M. McAvity est connu par tout le Canada, et cette parole est beaucoup plus vraie aujourd'hui que lorsque M. Pugsley l'a prononcé devant la législature du Nouveau-Brunswick, en 1905. Mais, nous rappelant ces paroles, voyons si la manière dont M. McAvity administra les affaires du chemin de fer justifie l'optimis-

me du ministre. A la page 364 des dépos-

tions, on trouvera celle de M. McAvity lui-même au sujet de la manière dont il a rempli ses fonctions.

D. Lorsque vous êtes devenu président en 1904 et dans la suite de votre administration, contrôliez-vous les finances?—R. J'ai pris la présidence en 1904; on commençait alors une nouvelle série de livres, M. Shaft faisait les vérification des livres, et il fallut ouvrir une nouvelle série de livres.

D. Où sont ces livres?—R. Ils n'ont jamais été ouverts à ma connaissance.

C'est ainsi que M. McAvity a commencé à s'acquitter de cette charge qu'on lui avait confiée.

D. A dater du moment où vous êtes devenu président jusqu'aujourd'hui, vous n'avez pas fait tenir un seul livre de compte dans votre bureau ou sous votre surveillance, sauf celui que vous apportez maintenant et qui a été confectionné avec d'autres livres?—R. Il n'y a que les livres qu'on a tenus à Norton, au siège des affaires. Ce livre-ci se compose d'extraits empruntés d'un livre que j'avais reçu et de renseignements recueillis dans mon bureau.

D. Ce n'est pas emprunté d'un livre que vous aviez vous-même?—R. Je n'avais pas de livres de comptes à tenir.

Page 368:

D. Savez-vous quel livres on a ouverts?—R. Non, pas de science certaine.

Voilà l'éminent homme d'affaires qui a fait la gestion de ce chemin. Puis à la page 380:

D. J'appelle votre attention ici sur la page 5, "Report, $52,250". Cela date de votre régime?—R. C'est depuis mon entrée en charge.

D. Je vois ces mots au crayon: "moins $5,000 W.P."—reporté page 5, à titre d'item du crédit global.

Je vois ces mots au crayon "moins $5,000 W. P."?—R. C'est la première fois que je vois cela.

Bien que, subséquemment, M. McAvity eût signé un chèque qui a été rempli par M. l'honorable Wm Pugsley lui-même, pour cette somme.

D. Cette somme de $5,000 autant que l'indique ce livre de caisse?—R. Cela est antérieur à mon entrée en charge.

D. Cette somme est reportée au crayon; page 7, elle est réduite à $47,250, puis page 9, il est reporté à l'ancre $47,827.70; pourriez-vons nous expliquer comment W. P. pourrait obtenir $5,000?—R. Je n'ai pas fait cette inscription. Je n'en ai pas la moindre idée.

D. Savez-vous qui est ce W. P.?—R. Je n'en ai pas la moindre idée.

Cette somme de $5,000, l'argent dont il était le gardien était passé aux mains de W.P. et il n'avait pas la moindre idée de la chose.

D. Savez-vous qui est ce W. P.?—R. Je n'en ai pas la moindre idée.

D. Connaissez-vous quelqu'un s'occupant de cette exploitation à qui pourraient s'appliquer ces lettres W. P.?—R. Je n'en ai pas la moindre idée.

M. O. S. CROCKET.

D. Connaissez-vous un individu ayant pour initiales W. P. jouant un rôle important dans les affaires de la compagnie?—R. Je connais des individus qui portent ces initiales.

D. Vous connaissez un individu s'occupant des affaires financières?—R. Je ne saurais dire pourquoi on y a mis ces initiales.

Monsieur l'Orateur, tel est le témoignage de M. George McAvity que l'honorable M. Pugsley a élevé aux nues devant la législature du Nouveau-Brunswick, comme le seul homme capable de remettre de l'ordre dans les affaires de ce chemin de fer. A la page 260:

D. A titre de directeur, auriez-vous droit de vous informer des affaires de la compagnie?—R. Non, dans la situation où j'étais, je n'ai jamais consacré de temps à ces affaires.

D. Est-ce qu'il n'y a pas eu d'assemblée des directeurs?—R. Je n'ai assisté à aucune assemblée.

Page 363, il dit que M. Pugsley a exercé une direction importante sur toutes les affaires. Or, pour ces services, pour ainsi parler, M. McAvity a porté au compte un traitement annuel de $5,000 et la preuve testimoniale établit que de janvier à mars on lui avait payé $2,380 à titre d'intérêt sur quelques coupons, sur la somme de $216,000. Quant à cette somme de $2,380, il n'en sait absolument rien et ne peut nullement en rendre compte. Au cours de cette enquête, on lui pose certaines questions à cet égard, et il n'a pas un mot d'explication à donner. Mais quelques jours plus tard, son conseil, le député de Carleton se présente et donne lecture d'un état portant que M. McAvity avait inscrit cette somme au livre, à titre de traitement. Quand on lui pose la question, il ignore tout et se trouve dans l'impuissance de rendre compte de ces deniers; mais, lorsqu'il revient au banc des témoins, après s'être consulté avec son conseil, et lorsqu'on le questionne au sujet des deniers en question, il répond qu'il a mis cet argent dans sa poche, au compte de son traitement. Dans la loi de 1901 dont j'ai donné lecture ce matin, figure un autre article touchant aux conditions se rattachant à l'endossement de cette garantie. La loi contient un article portant que le traitement de ce membre du bureau et la somme versée pour ses services.

Seront payés subordonnément à l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil qui peut, au besoin, établir ou modifier le chiffre, tant que ladite dette garantie de la prodemeurerait impayés.

Nonobstant cette disposition, personne ne connaissait le chiffre du traitement des membres du bureau de cette compagnie. Il semblerait qu'ils aient puisé, à leur gré, dans la caisse les deniers dont ils avaient besoin, et souvent de fortes sommes. A cet égard, je désire emprunter une citation de la déposition du ministre des Travaux publics lui-même. Page 42:

D. Quel traitement M. Allen recevant-il?—R. Je ne m'en souviens pas.

Le directeur 'ex-officio' de cette compagnie représentant le gouvernement dans l'intérêt du peuple de la province, alors que la loi en question décrète que le chiffre du traitement doit être établi par le lieutenant-gouverneur en conseil, déclare dans sa déposition qu'il ignorait même le chiffre du traitement payé au secrétaire de la compagnie et qu'il ne s'en souvient plus.

D. Savez-vous le chiffre du traitement payé à M. Trueman?—R. Je ne m'en souviens pas.

D. Les directeurs ont-ils touché quelque rémunération?—R. Ils ont touché une certaine rémunération.

D. Vous avez tous été rémunérés?—R. Je ne crois pas avoir reçu grand'chose. Examinez les comptes; je crois avoir perdu de l'argent. Abstraction faite de la New Brunswick Real Estate, Loan and Trust Company, vous constaterez, je crois, que j'ai perdu de l'argent.

D. Etiez-vous convenu du chiffre de la somme que vous deviez recevoir?—R. Non.

D. Vous avez touché quelques deniers, à titre de directeur ou de gérant?

J'appelle l'attention sur cette question. Le député de Carleton a affirmé que rien ne prouve que M. Pugsley ait été gérant de cette compagnie. Il ne nie pas le fait, parce qu'il aurait été gérant. Il dit:

R. Je ne le crois pas. On avait proposé de m'accorder quelque rétribution; si je ne me trompe, M. Sharpe avait soumis la question à l'étude. Certains comptes étaient soumis à M. Tweedie, le premier ministre, quand il s'agissait de les payer, et il n'a pas voulu m'accorder de rémunération.

D. Il n'était pas généreux?—R. Il était extrêmement prudent, et parfois c'en était désolant.

Voilà le témoignage du ministre des Travaux publics relativement à ce qu'il connaît touchant les traitements payés aux membres du bureau de cette compagnie. Il a été dans l'impuissance de donner à la commission le moindre renseignement à cet égard. Et cependant, aux termes de la loi en question, il était chargé, de concert avec le secrétaire provincial, de veiller à l'exécution de ces conditions.

Relativement à cette proposition de M. Sharpe, le ministre des Travaux publics nous dit, au cours de sa déposition, que cet individu, employé temporairement par la compagnie avait proposé de lui payer à lui, M. Pugsley, à titre de directeur gérant, $5,000. Hier soir, j'ai cité l'état soumis par M. Sharpe, en date du 31 mai 1904, état dans lequel la somme de $5,000 est inscrite, à titre de traitement et d'émoluments du directeur gérant. Est-il étonnant que la commission, dans son rapport, déclare que si le ministre des Travaux publics ne l'eût affirmé sous la foi du serment, ils auraient cru que cette somme de $5,000 pour laquelle il n'existe qu'une seule inscription faite au crayon, accompagnée des lettres "W.P." doit être considérés comme un traitement et non pas comme un prêt que le ministre des Travaux publics, ainsi qu'il l'a déclaré, aurait fait à la compagnie.

Je n'en dirai pas davantage sur cet item de "$5,000 W. P."

Mettons en relief le fait que je prie les honorables députés de considérer. Voici une compagnie de prêt dite The New-Brunswick Real Estate, Loan and Trust Company, autorisée dans le but de faire des prêts d'argent, entre autres choses, si l'on doit attacher quelque importance à ce nom. Comme je l'ai prouvé hier soir, en m'appuyant sur le témoignage du ministre des Travaux publics, cette compagnie n'avait pas de livre de comptes. La seule inscription à cet égard se résume à cet item: " W.P. $5,000", inscription faite au crayon, dans le carnet de banque de M. George McAvity. Ni dans les livres de la compagnie de chemin de fer et de houille du Nouveau-Brunswick, ni dans les livres de la société dite The New-Brunswick Real Estate, Loan and Trust company il ne figure d'inscription de $5,000, ou de prêts que le ministre des Travaux publics prétend avoir faits à la compagnie au nom de la New-Brunswick Real Estate, Loan and Trust Company. Je le demande, est-il un seul jury au Canada qui ajouterait foi à l'état soumis à la commission par le ministre des Travaux publics? Est-il étonnant que le commission ait refusé d'ajouter foi à cette déclaration? Au banc des témoins, le ministre des Travaux publics a produit ses chèques; pas un seul de ces chèques n'était marqué ou fait payable à la compagnie de houille et de chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Tous ces chèques portaient les noms d'autres individus qui, sans doute, étaient intéressés dans l'ancien Chemin de fer central. Sur un de ces chèques figurait le nom d'Elkins; celui d'Evans sur un autre chèque et le nom de Trueman sur un autre, et si je ne me trompe, le nom de la Canada Permanent Loan Company figurait ailleurs.

Je pose ici la question à mes collègues : une compagnie de prêt, en prêtant de l'argent à une autre compagnie agirait-elle comme le ministre des Travaux publics prétend avoir agi, en faisant le prêt de cette somme ? Je le déclare sans hésiter, la chose est absolument incroyable. Ce matin même, en m'appuyant sur le témoignage du ministre des Travaux publics, j'ai prouvé qu'il avait admis que sur le produit de la vente de ces obligations, il s'était remboursé les prêts qu'il avait faits. C'est là, à mon avis, ce qui explique comment il a reçu les deniers représentés par ces prétendus prêts faits à cette compagnie.

Un mot au sujet de l'absence de comptabilité et sur la confusion qui existe dans les affaires de la compagnie. Je vais citer d'au-

tres extraits du témoignage de M. Barnes. J'appelle l'attention sur la question des quatre traites qu'il a prétendu que la compagnie avait payées, traites au chiffre de $1,026.50, de $3,600, $2,620 et de $1,125. A la page 642 de la preuve testimoniale, on lui demande la raison d'être de ces paiements et il répond:

Je ne m'en souviens pas. C'était affaire de la compagnie de tenir cette comptabilité.

D. Vous ignorez ce qui en est, vous ne sauriez nous expliquer l'usage même d'un seul dollar de cette avance de $8,000?—R. Non.

D. Vous ne sauriez dire qui a touché ces deniers?—R. Non.

Plus loin:

D. Avez-vous quelque chèque ou traite donnée ou acceptée par vous relativement à cette transaction?—R. Je n'en ai pas tenu compte.

D. Avez-vous quelque chèque ou traite relative à cette affaire échangée entre vous et la compagnie?—R. Je ne le crois pas.

D. Avez-vous détruit vos traites?—R. En général, oui.

D. Vos chèques?—R. Je les ai détruits.

D. Avez-vous entendu parler de vos livres depuis cette époque?—R. Non.

D. Avez-vous quelque idée de l'endroit où ils sont?—R. Non.

Et il a réellement dit à la commission qu'il n'avait jamais vu un seul document se rattachant au règlement intervenu entre lui et la compagnie de chemin de fer et de houille du Nouveau-Brunswick, relativement à son entreprise de construction.

Je dis que si ces témoins avaient été interrogés devant un jury quelconque du pays, il n'y a pas le moindre doute qu'il aurait rendu un verdict unanime affirmant son refus de croire des témoins qui ont fait une telle déposition et pourtant, c'est le genre de témoignage auquel a eu affaire cette commission. Le ministre des Travaux publics, parlant hier soir, à la Chambre, a dit: Pourquoi la commission n'a-t-elle pas convoqué tel et tel? Elle ne désire aucun renseignement; elle n'a pas désiré nous donner une occasion de parler. Cela m'a amusé beaucoup et je n'ai pas de doute que cela a amusé aussi la majorité des membres de la Chambre d'entendre le ministre des Travaux publics critiquer et attaquer en ce moment M. Hazen et M. Fleming comme procureur général et secrétaire provincial de la province du Nouveau-Brunswick, parce qu'ils étaient maintenant de droit directeurs de cette compagnie et qu'ils ne pouvaient pas établir le compte d'intérêt de l'argent qui leur a été donné par le ministre des Travaux publics lui-même quand il était lui-même directeur *ex-officio* de cette compagnie.

Il y a une autre question dont on a parlé dans ce rapport et à laquelle le ministre des Travaux publics a lui-même fait allusion. C'est l'achat de M. Wheaton qui a soumissionné pour la construction de cette section de 15 milles. Il y a eu deux soumissions, ainsi que cela paraît dans le rapport et dans le témoignage, qui ont été adressées pour ces travaux. L'une provenait de M. James Barnes et s'élevait à $117,000, l'autre provenait de M. Wheaton et s'élevait à $109,000 ou $8,000 de moins. Ces deux soumissions ont été envoyées à une comité de la compagnie des chemins de fer formé par M. Pugsley, de M. Skinner, et d'autres personnes. Bien que M. Wheaton fût le plus bas soumissionaire et un entrepreneur d'expérience, ainsi que le déclare la commission, et malgré ce que le ministre des Travaux publics a dit hier soir, M. Wheaton a été acheté dans l'intervalle que l'exécutif, dont M. Pugsley était le membre, préparait sa décision. Il a été payé $5,000 pour retirer sa soumission de sorte que le contrat a été accordé à M. Barnes ou à la Barnes Construction Company, au montant de $117,000 pour la construction de cette section de 15 milles. Cela ne comprend pas les rails ou les dépenses d'ingénieur, et un ou deux autres item que M. Shannon dans son rapport déclare s'être élevés au montant de $70,000.

M. HUGHES: Ni les traverses.

M. CROCKET: Cela comprenait les traverses, je crois, mais non les rails. Le contrat a été accordé à M. Barnes, et permettez que je dise de M. Barnes qu'il était aussi membre de la législature du Nouveau-Brunswick, membre du parti grit de la province du Nouveau-Brunswick, et que tout membre de cette direction était membre du parti libéral de la province, et qu'il avait comme associé dans la Barnes Construction Company, l'honorable F. P. Thompson et M. W. T. Whitehead et d'autres personnages éminents du parti libéral de la province. Ils étaient ses principaux associés. La commission ne trouve pas que les associés de M. Barnes ont été mis au courant de la présentation de la plus basse soumission, mais si les honorables députés veulent jeter un coup d'œil sur les témoignages, ils constateront qu'il y a dans la déposition de M. Barnes une preuve évidente que ces messieurs ont eu connaissance de l'achat de la soumission de M. Wheaton. Le résultat fut que le contrat a été accordé à M. Barnes pour $117,000. Qu'est-il survenu? Hier soir le ministre des Travauv publics a dit que le motif qui avait fait accorder le contrat à M. Barnes était qu'il avait été jusqu'à maintenant un entrepreneur heureux et que M. Wheaton n'avait jamais réussi. Les témoignages fournissent précisément une preuve contraire et le résultat montre que la déclaration du ministre au sujet de M. Barnes était absolument sans fondement, parce que s'il n'avait jamais eu d'insuccès auparavant, il en eut un avec ce contrat qu'il fut obligé d'abandonner au printemps de 1903 et savez-vous que la compagnie lui

enleva alors ce contrat et fit avec lui un arrangement afin de construire la route sur le principe du pourcentage, consentant à lui accorder le coût réel de la construction plus 15 p. 100 et ce fut un moyen de faire une certaine quantité de gains illicites à propos de ces travaux.

Je n'hésite pas à dire que mon opinion est que l'entrée de M. Barnes dans cette affaire et l'octroi du contrat à M. Barnes dans ces circonstances, avait pour but de rendre possibles ces bénéfices. Le ministre des Travaux publics a parlé du coût de cette section de 15 milles et de l'injustice de la commission en l'estimant seulement à $316,000. Mais, monsieur l'Orateur, ces $316,00 sont plus élevés de $25,000 que le ministre des Travaux publics ne l'a calculé lui-même dans son relevé de compte qui se trouve au dossier. Bien que la commission ait déclaré qu'elle était d'opinion que cette somme était trop considérable pour la construction de cette ligne, pourtant elle a admis la somme entière de $316,000. Dans son rapport M. Shannon déclare que si la New-Brunswick Coal and Railway Company avait fait son devoir et avait obligé M. Barnes à remplir son contrat, la ligne aurait pu être construite pour moins de $200,000. M. Barnes a consenti à construire l'extrémité de cette ligne pour $117,000. Et M. Shannon montre que les rails et les dépenses d'ingénieur et un ou deux autres item ne se seraient pas élevées à beaucoup plus de $80,000 d'extras. De plus M. Wetmore, l'ingénieur de la province, a reçu l'ordre du secrétaire provincial, M. Tweedie, de visiter la ligne et de faire un examen des travaux et il y a au dossier une lettre de M. Tweedie dans laquelle il exprime le plus grand mécontentement pour la façon dont les choses se sont passées.

Je crois que cette lettre a poussé la commission à dire qu'il avait été amené à lutter contre une force qu'il ne pouvait pas contrôler et la force qu'il ne pouvait pas contrôler était la force du ministre des Travaux publics. Au mois d'août 1903, M. Wetmore a rédigé un rapport complet donnant la valeur des travaux jusqu'à cette date et il a estimé les embranchements et tout le reste, à une somme de $195,000 et ce rapport fut envoyé à M. Tweedie. M. Tweedie a télégraphié à M. Wetmore pour lui demander une estimation de ce que coûterait la voie ferrée pour son achèvement et M. Wetmore a fait un autre rapport disant qu'une somme de $31,000 suffirait pour la terminer. Donc, d'après le rapport de l'ingénieur du gouvernement, ce chemin de fer ne valait que $226,000. On fit connaître, par des dépositions faites devant la commission, le coût des chemins de fer semblables au Nouveau-Brunswick et si cette commission a admis le prix total de $316,000 il est évident, si on examine les rapports, qu'elle a admis des milliers de dollars de plus qu'on n'en a dépensé honnêtement dans la construction de ce chemin de fer.

Avant de terminer, monsieur l'Orateur, je ne crois pas, en ma qualité de membre du barreau du Nouveau-Brunswick, que je puisse laisser passer sans y répondre l'attaque mordante, vindicative et malicieuse que le ministre des Travaux publics a cru devoir faire à l'adresse d'un membre honorable du tribunal de la cour suprême du Nouveau-Brunswick. Je dis, et personne ne le sait mieux que le ministre des Travaux publics, que nous n'avons jamais eu au tribunal de la cour suprême de notre province—et nous avons eu un grand nombre de juges éminents—un juge qui occupe une place plus élevée dans l'estime de la population de la province que l'honorable juge Landry.

Non seulement le juge Landry est respecté et honoré par ceux de sa propre race —et permettez que je dise qu'il est considéré comme l'homme le plus distingué que la race acadienne ait produit dans la province du Nouveau-Brunswick—Non seulement, il est honoré par les gens de sa propre race et de sa propre croyance, mais il est honoré par l'ensemble des citoyens du Nouveau-Brunswick, sans qu'il soit question de race ni de religion. Et, monsieur l'Orateur, il faudra plus que la dénonciation du ministre des Travaux publics pour compromettre la réputation considérable dont jouit le juge Landry, non seulement dans le Nouveau-Brunswick, mais dans tout le Canada. S'il existe des qualités plus dignes les unes que les autres pour exprimer la distinction du juge Landry, je dirai que c'est sa justice absolue, son honnêteté et son intégrité. Je répète que personne ne le sait mieux que le ministre des Travaux publics. J'ai été très surpris comme membre de cette Chambre et comun membre du barreau du Nouveau-Brunswick, qu'une personne occupant la haute position de ministre de la couronne fasse une attaque aussi malicieuse et aussi peu justifiée contre un citoyen distingué de notre province. Comme membre du Parlement et comme membre du barreau j'ai été vivement affecté de la conduite du ministre des Travaux publics lorsqu'il a cherché à souiller le bon renom de cet homme honorable.

Je mets au défi le ministre des Travaux publics de signaler une seule action du juge Landry, soit dans sa carrière d'homme public, soit dans sa carrière de magistrat, qui ne lui fasse pas le plus grand honneur. Le juge Landry a été membre du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick à une époque où il n'était pas question de fraudes dans la New Brunswick Coal and Railway Company. A l'époque où existait le gouvernement dont le juge Landry était

membre il n'y a jamais eu le moindre scandale qui n'ait pu reprocher à l'administratio, et dans ce gouvernement le juge Landry était ministre du département des finances. Je suis persuadé que personne ne regrettera davantage que le ministre des Travaux publics lui-même l'attaque qu'il a été assez imprudent et assez maladroit pour faire, hier soir, à la Chambre, contre ce membre si honorable et si distingué de la magistrature du Nouveau-Brunswick. Je ne crois pas que le juge Landry ait besoin d'être défendu par moi. Dans les documents dont j'ai donné lecture et dans les citations que j'ai faites des témoignages, on trouve une justification de la conduite du juge Landry, si tant est qu'une justification soit nécessaire. Je mets au défi un membre quelconque de cette Chambre de montrer dans les témoignages rendus devant la commission un passage qui ne justifie pas complètement tout ce qui a été découvert. Mais en outre, monsieur l'Orateur, si cette commission s'est trompée, elle s'est trompée en étant indulgente.

J'ai déjà signalé deux ou trois passages dans lesquels le nom du ministre des Travaux publics aurait dû être mentionné dans le rapport et il a été omis, je le suppose, en considération de la haute situation qu'il occupe. Mais, si le ministre des Travaux public l'a déclaré, la commission n'était poussée que par le désir indigne de détruire sa réputation, il est probable qu'elle n'aura pas manqué de mentionner son nom relativement à quelques-unes de ces transactions auxquelles son nom a été mêlé de la façon la plus honteuse dans les témoignages qui ont été rendus devant la commission.

Maintenant, monsieur l'Orateur, quant à la nature de cette commission, peut-être quelques députés qui ne connaissent pas bien les hommes publics et les juges du Nouveau-Brunswick, peuvent ajouter quelque foi aux déclarations du ministre des Travaux publics, mais je puis leur donner l'assurance que ces déclarations ne seront pas admises par la population qui habite les Provinces maritimes.

Je pourrais citer à l'appui un article de la rédaction du "Globe" de Saint-Jean, en date du 12 avril dernier, qui fait allusion à ces violentes attaques dont la commission a été l'objet. Le rédacteur du "Globe" est un des libéraux les plus convaincus, les plus honorables du Dominion, et, bien qu'il ne soit peut-être pas un grand admirateur du ministre des Travaux publics, il a certainement joui jusqu'ici d'un grand prestige dans les rangs du parti libéral. Je pourrais signaler cet article de la rédaction du "Globe", de Saint-Jean, pour faire voir que ces attaques lui ont déplu, et qu'à son avis les commissaires sont gens de la plus parfaite honorabilité, comme personne ne l'ignore dans le Nouveau-Brunswick. Et, monsieur l'Orateur, il faudra plus qu'une attaque comme celle dirigée contre cette commission hier soir, pour détruire l'effet des constatations faites dans ce rapport. Je prie la Chambre de m'excuser de la détenir si longtemps, mais étant donnée l'attitude prise par le ministre des Travaux publics à l'égard de la preuve, j'ai cru que je ne pouvais faire autrement. Il a commencé par affirmer que ces constatations ne se trouvaient pas dans les témoignages, et dans son discours, de même que dans certaines interruptions qu'il a faites durant le discours de l'honorable représentant d'Elgin-ouest, il a exprimé son regret de ce que l'on devait se borner à la discussion du rapport, car ce qu'il aurait voulu discuter c'étaient les témoignages. Le ministre des Travaux publics a reconnu qu'il avait en main deux volumes de témoignages, et c'est tout ce qu'il y en a. Et pourtant, du commencement à la fin de son discours d'hier, qui a duré cinq heures, il n'a pas fait la moindre allusion aux témoignages.

Et pourquoi? Parce qu'il savait que ces témoignages le condamnaient encore plus catégoriquement que le rapport. Il a beaucoup parlé dans les journaux de la nécessité de se procurer des témoignages; il a reconnu hier qu'il avait ces témoignages en main; mais il s'est abstenu de les utiliser, pour la raison que j'ai dite. Maintenant la Chambre a en main ces témoignages, et les extraits que j'en ai cités établissent, je pense, que l'attitude prise hier dans son discours par le ministre des Travaux publics n'avait pas l'ombre de raison.

Un mot ou deux relativement à une déclaration faite par l'honorable représentant de Carleton, et aussi par le ministre des Travaux publics, pendant le discours de l'honorable représentant d'Elgin-ouest. Ils ont prétendu qu'on ne les avait pas mis à même de rendre témoignage, que la commission avait voulu leur fermer la bouche. L'honorable représentant de Carleton prétend-il qu'il n'a pas occupé en qualité d'avocat pour la compagnie Nouveau-Brunswick Coal and Railway? Prétend-il que M. J. Teed n'a pas occupé comme avocat en même temps que lui? Prétend-il que M. A. P. Barnhill n'a pas occupé comme avocat pour les ex-commissaires, MM. McAvity et King? J'invite l'honorable représentant de Carleton à faire le rapprochement entre la conduite de cette commission et celle de la comission des assurances, nommée par le ministère actuel il y a quelques années, et dont la fin principale, à ce que j'ai toujours pensé, était de donner un croc-en-jambe à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). On a voulu ruiner de réputation l'honorable représentant de Toronto-nord par le moyen de cette commission d'assurance. Il a été porté des accusations de toute nature. M. Fos-

ter s'est présenté devant elle et on lui a refusé à mainte et mainte reprise de lui laisser interroger les témoins par la bouche de son avocat. Et pourtant, un de ceux qui ont ordonné l'adoption de ce système d'enquête dans le cas de cette commission, a l'audace de venir critiquer la conduite de la commission nommée par le gouvernement du Nouveau-Brunswick qui a donné toute la latitude possible à tous les avocats desireux de comparaître de la part d'aucune des personnes qui avaient quelque intérêt dans l'enquête. Je ne saurais donner une meilleure idée de l'esprit de justice de M. le juge Landry, que par l'extrait suivant des pages 61 et 62 du compte-rendu de l'enquête;

Saint-Jean, 8 juillet 1908.

Les commissaires se sont réunis, en conformité de l'avis, à la cour de l'amirauté, à dix heures du matin, pour entendre les témoins.

Le président: C'est à vrai dire la première séance de la commission spécialement en vue de recueillir des témoignages. Il est vrai que nous nous sommes réunis à Fredericton et que nous avons siégé là quelque temps; mais nous avons employé la plus grande partie du temps à examiner la loi relative au chemin de fer, ainsi que certains documents. Nous avons entendu quelques témoins; mais comme cette enquête est publique, et que toute personne intéressée a le droit d'y assister en personne, ou par l'intermédiaire d'un avocat, nous voudrions qu'il fût compris que ce que nous avons fait à Fredericton sous forme d'audition de témoins est ouvert à l'inspection de tous. Le compte rendu des témoignages a été transcrit à la machine à écrire ,et le témoin pourra être rappelé de nouveau pour être contre-interrogé ou pour d'autres fins.

M. M. G. Teed, C.R., s'est exprimé en ces termes: Il y a quelques instants il m'est arrivé un télégramme de M. F. B. Carvell, d'Ottawa, déclarant qu'il avait été retenu pour représenter à l'enquête la compagnie New-Brunswick Coal and Railway, et me priant de me présenter devant le tribunal et de demander l'ajournement. Nous savons tous qu'il a ses devoirs parlementares à remplir, mais je ne connais pas de raison particulière qui l'engage à demander cet ajournement. Toutefois il me paraît très important que la compagnie soit représentée. J'espère que votre Honneur accorderez cet ajournement et remettrez l'audition des témoins jusqu'après la prorogation du Parlement, qui doit avoir lieu paraît-il, à la fin de la semaine prochaine.

M. Powell: Je ne vois pas comment cette demande peut être agréée. L'absence de l'avocat n'est pas une raison. Il ne manque pas dans la ville de Saint-Jean d'avocats dont les services pourraient être retenus. Je suis très opposé à toute proposition d'ajournement. Cette demande ne paraît pas sérieuse. Si l'on avait quelque bonne raison à donner, j'y consentirais.

Le président: Il ne me paraît pas que nous puissions agréer cette demande, pour le moment, du moins. Je me rends compte de l'intérêt que cette compagnie prendrait aux délibérations, et de l'importance qu'il y a pour nous qu'elle y soit représentée. Il est certain que l'effet serait de faciliter notre tâche; mais il est à présumer que cette enquête durera quelque temps, et nous ne saurions nous mettre à consentir à des ajournements pour la commodité de tous et chacun. Autrement, nous n'en finirions jamais. M. Carvell est retenu à Ottawa et ne peut quitter la capitale qu'après la prorogation des Chambres, dont la date est incertaine. Si nous nous mettons à accéder à toutes les demandes d'ajournement, il est impossible de prévoir où cela nous mènera. Je pense que nous devrions nous réunir et entendre des témoins dont le témoignage sera couché par écrit, et ces personnes seront à même de faire comparaître les témoins de nouveau pour les interroger ou les contre-interroger.

M. Teed: Il y a beaucoup de vrai dans ce que Votre Honneur venez de dire, mais comme c'est ici la première demande formulée par la compagnie New-Brunswick Coal and Railway, elle pourra se considérer lésée si on ne la met pas à même d'avoir ici un représentant à l'enquête.

Le président: M. Powell a dit avec beaucoup de raison qu'il ne manque pas d'avocats dont les services peuvent être retenus. Le ministre des Travaux publics m'a adressé une demande de même nature, me priant d'ajourner afin de lui permettre d'être présent. Cette lettre a été écrite il y a quelque temps, j'y ai répondu, et dans sa réplique il n'insiste pas pour obtenir l'ajournement. Si l'avocat pouvait indiquer une date précise à laquelle il serait présent sans faute, nous pourrions chercher à l'accommoder, mais il nous est difficile d'y consentir quand aucune date n'est indiquée.

Subséquemment, le juge Landry écrivit au ministre des Travaux publics l'avisant qu'il était de grande importance qu'il rendît témoignage, et à mainte reprise le ministre des Travaux publics demanda un ajournement et tout fut arrangé pour l'accommoder. A cette séance de la commission M. Teed occupa pour la compagnie. A la séance suivante, une semaine après, l'honorable député de Carleton occupa pour la compagnie, et M. A. P. Barnhill occupa pour les ex-commissaires; et le 20 août, trois mois avant que le ministre des Travaux publics rendît témoignage il occupa lui-même comme avocat, et j'assistai par hasard à une séance de la commission où lui-même questionnait les témoins. Dans ces circonstances, le ministre des Travaux publics me paraît avoir fait preuve de beaucoup de hardiesse en se plaignant de la manière dont la commission avait traité les parties intéressées et les privilèges de l'avocat. Mais va-t-il se trouver un homme sensé pour accepter le raisonnement fait hier soir par le ministre des Travaux publics? Comment lui, administrateur de cette compagnie du chemin de fer, responsable plus que tout autre de ses opérations, au courant des affaires dès le commencement, lui qui avait négocié à peu près tous les emprunts obtenus des banques, il n'a pu, après avoir, j'imagine, comme tous ses concitoyens, pris connaissance dans les

journaux du Nouveau-Brunswick du compte rendu de la preuve, il n'a pu, dis-je, au cours du témoignage qu'il a rendu au mois de décembre, fournir des éclaircissements suffisants à l'égard des points restés obcurs! Est-il croyable qu'un homme de l'habileté du ministre des Travaux publics, de son ingéniosité, qui se présente pour rendre témoignage, se dispense de fournir des renseignements de nature à démêler l'écheveau embrouillé des affaires de la compagnie, simplement parce qu'on ne lui a pas posé une certaine question?

Mais effectivement on lui a demandé, comme je l'ai établi par la lecture des témoignages, quel emploi avait été fait du produit des billets escomptés sur la garantie de ces obligations, et qui lui était passé par les mains, et son témoignage s'explique de soi. Il n'avait ni livres, ni reçus, tout avait été remis entre les mains de deux personnes, toutes deux décédées depuis, et il n'était en mesure de fournir à la commission aucun renseignement, aucun éclaircissement. Puis, n'a-t-il pas critiqué le procurer général et le secrétaire de la province du Nouveau-Brunswick pour n'avoir pas été à même de fournir les renseignements que le ministre des Travaux publics avait lui-même omis de fournir relativement à sa propre manipulation des fonds de la compagnie? A la lumière de ces témoignages, la déclaration faite hier par le ministre des Travaux publics ne saurait peser d'un grand poids dans l'esprit des hommes impartiaux.

M. O. TURGEON (Gloucester): Je ne me propose pas, monsieur l'Orateur, de suivre l'honorable député qui vient de reprendre son siège à travers le dédale tortueux de son long discours. Lorsque hier l'honorable représentant d'Elgin-ouest (M. Crothers) a soumis un projet de résolution concluant à la démission ou au renvoi d'office du ministre des Travaux publics, (M. Pugsley), il a fait appel au souci très grand qu'à eu de tout temps le peuple anglais de maintenir intacte la réputation de ses hommes d'Etat; et il exprime l'espoir que dans la circonstance actuelle au Canada, nous ferions preuve d'un égal souci à l'égard de nos hommes politiques. Je partage entièrement ce sentiment exprimé par l'honorable député et il en est de même de tout véritable Canadien ayant à coeur la réputation des hommes à qui nous avons confié le soin des destinées de notre jeune nation. Mais parce que nous tenons à la réputation de nos hommes d'Etat, ce n'est pas une raison pour nous d'exagérer ce sentiment et de créer une mauvaise impression non seulemeent au sein de notre population, mais à l'étranger, en ce qui regarde nos mœurs politiques.

Il me semble que le temps est arrivé où nous devons dire: Halte-là à ceux qui s'efforcent de faire triompher leur politique en soupçonnant des scandales qui n'existent pas. Des changements de gouvernement se sont produits avant cette session. Nous avons eu récemment un changement de gouvernement au Nouveau-Brunswick. Il y a quelques années, nous avons eu un changement de gouvernement dans Ontario, alors que le parti qui était resté au pouvoir depuis de longues années a fait place à ses adversaires. On a fait des enquêtes de toutes sortes, des commissions ont été nommées. Des changements se sont produits également dans d'autres provinces, mais devons-nous nous attendre que chaque fois qu'un gouvernement sera renversé il faudra que ses successeurs nomment des commissions pour découvrir des fautes dans l'administration de ses prédécesseurs, et à ce que l'on soumette au parlement fédéral, comme dans le cas actuel, des rapports qui ne relèvent pas de sa juridiction? Afin de rendre son langage plus solennel, mon honorable ami a déclaré à maintes reprises qu'il s'en tenait au rapport de la commission judiciaire. Pour ma part, chaque fois que j'ai cousulté le rapport de la commission judiciaire, il m'a été impossible, en mon âme et conscience, d'admettre chacune des assertions contenues dans ce rapport.

Craignant peut-être que le rapport de la commission n'inspirât moins de respect, si le nom du juge Landry ne figurait pas à la tête de ce tribunal, mon honorable ami du comte d'York a parlé de la haute position du juge Landry dans le barreau, dans la société du Nouveau-Brunswick et parmi la population de race acadienne.

Nul homme en cette Chambre n'a plus de respect pour le juge Landry que le député de Gloucester qui vous parle en ce moment. L'un des souvenirs dont je m'enorgueillis le plus est d'avoir, au début de ma carrière publique, eu l'honneur de collaborer avec lui dans ses efforts pour amener, au moyen de l'instruction, la race acadienne au niveau des autres races.

Cependant, mon respect envers le juge Landry, la haute estime que l'on a pour lui dans la province du Nouveau-Brunswick et dont il jouit particulièrement en sa qualité de juge de la cour suprême de cette province ne lui confère pas le don d'infaillibité, et son jugement avec celui des autres commissaires dont mon honorable ami a parlé en termes si élogieux, ne doit pas nécessairement être accepté sans discussion. Lorsque j'étudie ce rapport de la commission, je me vois souvent dans l'impossibilité d'y trouver le cachet d'une attitude judiciaire. Je ne suis pas avocat, ni même, comme on dit, fils d'avocat—je ne suis que le père d'une avocat—mais j'en appelle ici à tout député ayant fait des études légales ou doué

du sens juridique, et je lui demande de dire s'il peut trouver dans ce rapport le ton judiciaire que l'honorable député d'Elgin-ouest (M. Crothers) s'est efforcé d'y trouver devant cette Chambre et à cause duquel, il a apparemment voulu lui décerner un brevet d'infaillibilité. Lorsque j'examine ce document, je ne puis y reconnaître cette sagesse, cette explication lucide des affaires légales qui caractérisent mon vieil ami le juge Landry, et dont il a fait preuve en mainte occasion.

Je ne puis voir dans ce rapport les preuves d'une étude sérieuse et réfléchie. Je ne puis en aucune manière apprécier les conclusions basées sur des présomptions qui parfois sont loin de paraître justifiées. Je trouve plutôt dans certaines conclusions de ce rapport les traits caractéristiques d'une harangue politique débitée par un orateur d'occasion indifférent à la responsabilité qui résulte de ses paroles. Il n'y a qu'un ou deux points sur lesquels je veux attirer l'attention, et qui m'ont particulièrement frappé de prime abord. Je ne saurais m'expliquer ces points d'une façon satisfaisante. Je crois qu'ils sont suffisants pour rendre suspectes les décisions judiciaires de ce rapport basées sur des témoignages qui ne sont pas aujourd'hui à notre disposition. Nous sommes appelés aujourd'hui à nous prononcer sur la carrière politique de l'un des hommes les plus forts, pour me servir de l'expression employée par mon honorable ami d'York (M. Crocket) que la province du Nouveau-Brunswick ait jamais produits. On nous demande de chasser de la vie publique un homme qui a été à la tête des affaires de sa propre province et qui, dans ce Parlement, a pris place au premier rang et depuis qu'il est avec nous a commandé la sympathie et l'administration de tous les honorables députés. Et pourquoi sommes-nous appelés à discuter ce rapport? La législature dont il relève n'a pas jugé à propos de le discuter. Ce rapport a été déposé sur le bureau de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick, et pendant trente jours après cela la chambre de cette province a siégé sans prendre de décision ni même essayer d'en prendre une à ce sujet. Pour quelle raison le chef actuel—le chef provisoire, je pourrais dire—de cette chambre n'a-t-il pas jugé à propos d'appeler l'attention de la législature sur ce rapport et de demander à la législature de l'étudier?

Mais nous, le grand Parlement du Canada, sommes appelés à discuter une question en dehors de notre sphère et étrangère à nos fonctions, tandis que la législature du Nouveau-Brunswick pour laquelle ce rapport a été fait a renvoyé à une autre année au moins la discussion de ce document.

L'un des premiers points sur lesquels je désire attirer l'attention du Parlement se trouve dans le deuxième paragraphe de la conclusion de ce rapport. On répétera peut-être que j'invoque un chiffre que l'on qualifie d'erreur typographique. On dira que $430,000 et $500,000 ont été imprimés par erreur au lieu de $43,000 et $50,000. Mais laissons de côté la possibilité d'une erreur typographique, et, je vous le demande encore une fois, si les commissaires eussent eu réellement conscience des responsabilités de leurs actes et de leurs décisions, eut-il été possible de laisser subsister une pareille erreur?

Il est évident que le but des promoteurs, comme il a été dit, était l'exploitation des houillères du comté de Queen. Des hommes responsables et respectables de diverses parties de la province ont consenti à prêter leurs noms comme directeurs; et vu le fait que $430,000 du capital total autorisé de $500,000 devaient être distribués comme actions des fondateurs, nous en concluons que les parties intéressées avaient des visions de forts profits ultérieurs, avec l'absolue certitude de ne rien perdre personnellement.

Si c'était là une erreur typographique, si les commissaires n'avaient en vue que la somme de $43,000, alors il n'y avait aucune raison pour que l'on eut "des visions de forts profits ultérieurs avec l'absolue certitude de ne rien perdre personnellement" et en conséquence, ces paroles n'auraient pas dû paraître dans ce rapport. Un autre point sur lequel je désire attirer l'attention, c'est la grande différence qui existe entre les conditions de la construction des chemins de fer il y a vingt ou trente ans et celles d'aujourd'hui. Il me semble que si j'étais appelé à demander une estimation pour la construction d'un chemin de fer, je m'adresserais à des ingénieurs ayant de l'expérience en fait de construction de voies ferrées. Je ne me guiderais pas tout simplement sur des estimations qui peuvent avoir été faites par des ingénieurs vingt ou trente ans avant la date de la construction de cette section de 15 milles, et je ne conclurais pas du fait que quelques milles de chemin de fer ont pu être construits jadis au Nouveau-Brunswick moyennant $10,000 par mille ou moins, que l'on peut construire aujourd'hui dans d'autres régions de la province un chemin de fer pour une somme analogue ou pour le double. Il ne peut y avoir de comparaison possible entre le coût de la construction des chemins de fer durant les deux périodes.

Il y a trente ans, vous pouviez avoir la main-d'œuvre pour presque rien. J'ai connu dans le temps des hommes qui travaillaient sur les chemins de fer dans mon comté pour 75 et 80 sous par jour, et ils étaient payés à même les magasins des entrepreneurs, quel que fût le prix exigé par ceux-ci pour leurs marchandises. En ce temps-là les traverses pouvaient être achetées pour quelques sous la pièce. Mon honorable ami du comté de Kent m'assure que, dans sa jeunesse, il a vendu des traverses de chemin

de fer pour 15, 13 et 12 sous la pièce. Or, je vous le demande, monsieur l'Orateur, combien le ministre actuel des Travaux publics ou son prédécesseur ont-ils dû payer pour les traverses de chemin de fer? Mais, monsieur l'Orateur, la prospérité du Canada a fait augmenter le prix de tous les produits possibles. Je puis affirmer, en toute sûreté, que dans le comté de Kent la construction des chemins de fer coûte aujourd'hui 200 p. 100 de plus qu'autrefois. Il faut aussi se rappeler que les chemins de fer modernes sont construits beaucoup plus solidement que les anciens. Ils sont construits pour transporter de la houille et de lourdes marchandises, tandis qu'autrefois on les construisait pour transporter quelques caisses de poisson et quelques voyageurs. Et parce que ce chemin de fer a coûté 100 p. 100 de plus que nos amis croient qu'il aurait dû coûter, ils disent qu'il y a eu mauvais emploi de $242,000 sur cette section. Je dis, monsieur l'Orateur, que cette conclusion provoque des doutes et des soupçons chez tout honnête homme qui désire en arriver à une conclusion logique. Ces deux points suffisent, je crois, pour répondre aux prétentions de nos honorables amis de la gauche. Je n'ai pas l'intention d'examiner en détail le long discours de l'honorable député d'York (M. Crocket.)

En me levant, je n'avais pas l'intention de défendre l'honorable ministre des Travaux publics. Cet honorable ministre a prouvé plus d'une fois qu'il est de taille à se défendre. Il l'a déjà prouvé deux fois durant la présente session. Il a abondamment prouvé hier soir qu'il n'a pas besoin que personne prenne sa défense lorsqu'il est attaqué, qu'il est très capable de réagir contre les calomnies de ses adversaires politiques. Je dois dire que depuis que ce débat a commencé hier j'ai causé quelque peu avec d'honorables députés et sénateurs et qu'ils n'ont pas la moindre sympathie pour cette motion de censure. Je suis convaincu que cette motion n'a pas l'approbation de tous les conservateurs du Canada, ni même de tous les députés conservateurs en cette Chambre. Je suis certain que le ministre des Travaux publics a convaincu hier tout membre de cette Chambre qui désire se former une opinion impartiale que, comme directeur *ex-officio* de cette compagnie, il savait tout ce qui se faisait, et si, à une certaine date, lorsqu'il a été obligé de prendre possession de ce chemin, on a constaté que la compagnie se trouvait dans des embarras financiers, je dis que cela n'offre rien de nouveau dans notre province du Nouveau-Brunswick. Nous avons constaté par le passé que lorsque nos hommes publics se sont efforcés de développer les vastes ressources de notre pays, ils n'ont pas reçu l'encouragement auquel ils avaient droit. Aujourd'hui, nous faisons tout notre possible pour développer l'Ouest, sachant que son développement contribuera au progrès de l'Est. Je crois que lorsque nos hommes publics entreprennent de développer notre province du Nouveau-Brunswick et le Dominion canadien, ils méritent plus d'encouragement qu'ils n'en reçoivent. Il y a une difficulté qui a existé par le passé.

J'espère que lorsque cette affaire aura été débattue à fond, quand le Parlement et le pays rendront leur verdict, ils diront que ces hommes qui travaillaient dans l'intérêt de leur province méritaient d'être mieux traités qu'il ne l'ont été. L'opposition prétend que $20,000 par mille auraient été suffisants pour construire ce chemin. Mais qu'est-il arrivé dans la législature du Nouveau-Brunswick quand ce même rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre? Il y a à peine deux semaines, et après le dépôt de ce rapport, le premier ministre M. Hazen a proposé de donner la garantie de la province pour assurer la construction d'un chemin de fer destiné aux mêmes fins que celui-ci, c'est-à-dire pour aider au développement d'une mine de fer; un chemin qui traverse le comté de Gloucester, depuis la rivière Nipisiquit jusqu'à Bathurst et qui facilitera l'exploitation des mines de fer qui se trouvent à cet endroit.

Il n'évalue pas à $5,000 ou $10,000 le coût de la construction d'un chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick, puisqu'il donne une garantie de $15,000 par mille, et lorsqu'il sait que cette même compagnie demande actuellement au Parlement fédéral une subvention additionnelle de $6,400 par mille. Puisqu'il consent à donner la garantie de sa province jusqu'à concurrence de $15,000 par mille, il reconnaît qu'un chemin de fer ne peut pas être construit au Nouveau-Brunswick pour $10,000 ou $11,000, ni même pour $20,000 par mille.

En agissant ainsi le premier ministre du Nouveau-Brunswick fait une œuvre patriotique que j'approuve et que j'ai conseillé aux amis du premier ministre d'approuver, mais cela contredit directement l'assertion des commissaires quant au coût de la construction d'un chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick.

Je répète, en terminant, que quel que soit le vote que donnera l'opposition sur cette question, nous, les ministériels, sommes convaincus de l'innocence morale de l'honorable ministre des Travaux publics. Il a consacré toute sa vie aux affaires publiques de sa province et sur tous les théâtres où s'est exercé son activité, il a conquis une place honorable dans l'affection et l'estime des Canadiens patriotes qui l'ont suivi dans sa carrière. A l'heure présente, tous les libéraux du Nouveau-Brunswick, tous les hommes dépourvus de pré-

jugés, à quelque parti qu'ils appartiennent, pensent comme l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) et sont fiers du ministre des Travaux publics.

Tous les amis du Gouvernement dans la province du Nouveau-Brunswick sont convaincus qu'il s'est fidèlement acquitté du mandat qui lui a été confié quand il a été appelé dans l'arène de la politique fédérale, pour mettre ses précieuses facultés au service, non seulement du parti libéral auquel il appartient, mais du pays tout entier. Je considérerai de mon devoir de voter contre la résolution, et je suis certain qu'en agissant ainsi j'aurai l'approbation de tous mes commettants du comté de Gloucester. Je suis convaincu aussi que j'aurai l'approbation de la grande race acadienne du Nouveau-Brunswick dont l'honorable député de York a parlé, qui a donné la preuve qu'elle savait apprécier l'essor donné au développement des ressources du pays, par un gouvernement libéral, depuis treize ans, et qui ne trouve dans le rapport de cette commission aucune raison de modifier ses sentiments à l'égard d'aucun de nos hommes publics.

(L'amendement de M. Crothers, mis aux voix, n'est pas adopté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Armstrong,	Lennox,
Barker,	Lewis,
Barnard,	Lortie,
Barr,	Macdonell,
Blain,	Magrath,
Borden (Halifax),	Marshall,
Boyce,	Meighen,
Bradbury,	Northrup,
Broder,	Owen,
Burrell,	Paquet,
Campbell,	Perley,
Clare,	Porter,
Cowan,	Reid (Grenville),
Crosby,	Roche,
Crocket,	Russell,
Crothers,	Schaffner,
Currie (Simcoe),	Sexsmith,
Daniel,	Sharpe (Lisgar),
Doherty,	Sharpe (Ontario),
Edwards,	Smyth,
Elson,	Sproule,
Foster,	Staples,
Fraser,	Taylor (Leeds),
Goodeve,	Taylor (New Westminster),
Gordon (Nipissing),	Thoburn,
Haggart (Lanark),	Thornton,
Henderson,	Wallace,
Herron,	White (Renfrew),
Hughes,	Wilson (Lennox-et-Addington),
Jameson,	Worthington.—63.
Kidd,	
Lalor,	
Lancaster,	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Aylesworth,	McIntyre (Strathcona),
Beauparlant,	McKenzie,
Black,	McLean (Huron),
Brodeur,	McLean (Sunbury),
Brown,	McMillan,
Calvert,	Major,
Carrier,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Martin (Regina),
Cash,	Martin (Wellington),
Chew,	Mayrand,
Chisholm (Inverness),	Meigs,
Clark (Red Deer),	Michaud,
Clarke (Essex),	Miller,
Congdon,	Molloy,
Conmee,	Nesbitt,
Dubeau,	Neely,
Dugas,	Oliver,
Ethier,	Papineau,
Fielding,	Pardee,
Fortier,	Paterson,
Gauvreau,	Pickup,
German,	Proulx,
Girard,	Prowse,
Gladu,	Rankin,
Graham,	Reid (Ristigouche),
Guthrie,	Richards,
Harris,	Ross,
Harty,	Rutan,
Hodgins,	Savoie,
Kyte,	Schell,
Lanctôt (Laprairie-Napierville),	Séguin,
Laurier (sir Wilfrid),	Sinclair,
Lavergne,	Smith (Middlesex),
Law,	Smith (Nanaïmo),
LeBlanc,	Smith (Stormont),
Lemieux,	Stratton,
Loggie,	Sutherland,
Low,	Talbot,
Macdonald,	Templeman,
MacNutt,	Turcotte (Nicolet),
McAlister,	Turgeon,
McCoig,	Turriff,
McColl,	Verville,
McCraney,	Warburton,
McIntyre (Perth),	White (Victoria-Alta)—90.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Currie (Prince-Edouard),	Maclean (York-sud),
Borden (sir Fred'k),	Osler,
Bureau,	Monk,
McGiverin,	McCarthy,
Emmerson,	Wright,
Fisher,	Lake,
Allen,	Ames,
Bickerdike,	Bristol,
Béland,	Forget,
Chisholm (Antigonish),	Chisholm (Huron),
Fowke,	Beattie,
Tolmie,	Stanfield,
Gordon (Kent),	Stewart,
Gervais,	Price,
Todd,	Maddin,
Sifton,	Middlebro,
Robb,	McCall,
Murphy,	Haggart (Winnipeg),
Martin (Montreal, Ste-Marie),	Nantel,
Devlin,	Blondin,
Roy (Montmagny),	Arthurs,
Seeley,	Rhodes,
Lovell.	Donnelly.

La motion principale est adoptée et la Chambre siège en comité des subsides.

Immigration. Appointements des agents et des employés au Canada, en Grande-Bretagne et dans les pays térangers, $200,000.

L'hon. M. FOSTER: Le ministre peut-il nous donner les raisons de cette réduction de $100,000 dans ce crédit, comparé à celui de l'an dernier? Je remarque que l'honorable ministre de l'Intérieur n'est pas prêt. Il est assez probable que le ministre des Finances ne fera pas beaucoup de besogne d'ici à six heures; nous ferions aussi bien de suspendre la séance immédiatement et de revenir cinq minutes plus tôt, et nous aurons alors le ministre des Travaux publics avec nous.

L'hon. M. FIELDING: J'ignorais que l'honorable député (M. Foster) tenait tant à la présence du ministre des Travaux publics.

L'hon. M. FOSTER: Oh! oui, j'y tiens.

L'hon. M. FIELDING: Vu l'absence de certains fonctionnaires, il vaut peut-être mieux suspendre la séance à présent, et comme le ministre de l'Intérieur ne pourra pas être présent, nous reprendrons les crédits du département de l'Agriculture, à moins qu'il ne surgisse quelque chose d'imprévu.

M. URIAH WILSON: Le ministre de l'Intérieur peut-il dire quand ses crédits viendront en discussion?

L'hon. M. FIELDING: Peut-être plus tard dans la soirée.

L'hon. M. FOSTER: On épargnerait du temps, si la Chambre savait d'avance quels crédits doivent être discutés.

L'hon. M. FIELDING: Nous nous attendions à ce que le débat se prolongerait assez tard dans la soirée, et les fonctionnaires ne sont pas présents.

L'hon. M. FOSTER: Pour quelle raison le débat ne s'est-il pas continué?

L'hon. M. FIELDING: Je suppose que plusieurs députés de la gauche qui se proposaient de prendre la parole ont été tellement désorientés par le discours de l'honorable député de Gloucester (M. Turgeon) qu'ils y ont renoncé.

L'hon. M. FOSTER: Je suis heureux d'apprendre d'une manière officielle que la réponse du Gouvernement aux attaques de l'honorable député de York (M. Crocket) se trouve dans le discours de l'honorable député de Gloucester.

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

Reprise de la séance.

Développement de l'industrie du bétail, $52.000.

Lhon. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): C'est le crédit ordinaire affecté au service de l'industrie du bétail, dans le département. Cette réduction de $13,000 est due à ce qu'un assez grand nombre d'employés, dans la ville d'Ottawa, ayant été mis dans le service intérieur, sont payés à même le crédit affecté au gouvernement civil. A part cela, le crédit est le même que celui de l'an dernier.

M. G. TAYLOR: Au nom des circonscriptions agricoles, je crois de mon devoir de protester contre la manière d'agir du ministre de l'Agriculture qui attend presque à la veille de la clôture de la session pour présenter son budget. Je ne crois pas que ce soit rendre justice aux cultivateurs. Nous devrions pouvoir consacrer quelques jours à discuter ce qui concerne ce ministère, et à nous renseigner sur un sujet si important. Si la session doit se terminer le 19, comme on semble le désirer, nous devrons nous contenter de quelques explications sur un ou deux item. J'espère qu'à la prochaine session le ministre de l'Agriculture prendra des mesures pour que son budget soit déposé le premier, de manière que l'on puisse donner aux circonscriptions agricoles tous les renseignements possibles.

L'hon. M. FISHER: En réponse à cette observation, je puis dire que j'ai cherché à présenter mon budget dans les premiers jours de la session, mais que les honorables députés de l'opposition ne m'ont point permis de le faire, et m'ont obligé à le remettre à plus tard.

Les autres ministres présentèrent alors d'autres questions et il me fut impossible de déposer mon budget. Je puis cependant assurer mon honorable ami que je suis prêt à lui fournir tous les renseignements qu'il pourra désirer. Comme question de fait, il est même un de ceux qui, en plusieurs circonstances, m'ont empêché de donner des renseignements. On m'a accusé plutôt d'accabler la Chambre sous une masse de renseignements, et je suis encore prêt à le faire. Je prie mon honorable ami de ne point me ménager ses questions. Si je suis en possession des renseignements qu'il désire, je les lui communiquerai; si je ne le suis pas, je me les procurerai le plutôt possible.

M. G. TAYLOR: Je n'ai rien à dire à cela, sinon que si l'on permettait à l'honorable ministre de prendre tout le temps qu'il lui faut généralement pour fournir les renseignements demandés, la prorogation ne saurait avoir lieu le 19, comme le désire ardemment le premier ministre, ce à quoi nous avons consenti, nous les membres de l'opposition; et nous tenons toujours la parole donnée.

M. J. D. REID: Si je ne me trompe, on a dépensé environ $75,000 l'année dernière pour le développement de l'industrie de l'élevage du bétail.

L'hon. M. FISHER: Environ $65,000, moins $4,000 ou $5,000, qui n'ont point été dépensés.

M. LAKE: Est-ce que cette réduction est due au fait que les employés ont été l'objet d'un autre vote?

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. LAKE: Je vois que le total des sommes votées pour le ministère de l'Agriculture est réduit d'environ $380,000. Est-ce que la raison en est la même?

L'hon. M. FISHER: Virtuellement, c'est la même raison.

M. LAKE: Il me semble qu'il est regrettable qu'on ait réduit les fonds. Les dépenses pour ce service spécial devraient au contraire être plus considérables.

L'hon. M. FISHER: Nous nous attendons à payer une somme beaucoup moindre, à titre de compensation pour l'abatage des animaux, ce qui, autant que je sache, est la seule réduction directe. Les crédits que je demande sont sensiblement les crédits ordinaires pour les travaux agricoles; dans quelques cas seulement, ils dépassent un peu ceux de l'année dernière, ce qui se trouve légitimé par l'augmentation du travail.

M. BLAIN: Le ministre voudrait-il bien nous dire comment l'argent a été dépensé l'année dernière?

L'hon. M. FISHER: Voici un état général des dépenses. A la Colombie-Anglaise nous avons alloué environ $3,000, divisés comme suit: aux sociétés d'agriculteurs pour juger le bétail, $500; pour l'exposition annuelle, comprenant l'exposition d'étalons et la vente aux enchères d'animaux de pur sang, $550; pour les juges experts aux expositions, $300; pour le développement de l'industrie de l'élevage des moutons, $500; pour un représentant général du ministère en cette province, $1,000; ce qui forme un total de $3,000 pour la Colombie-Anglaise. Dans l'Alberta, une somme totale de $2,668, se divisant en item virtuellement les mêmes que pour la Colombie-Anglaise, un peu plus élevée cependant. Dans la Saskatchewan, $2,668. La même somme dans le Manitoba. Une somme un peu moindre dans Ontario, $1,200 seulement.

M BLAIN: Pourquoi cela?

L'hon. M FISHER: Parce que le gouvernement provincial agit si efficacement en cette matière que nous avons fort peu à nous en occuper. Le travail se fait, les agriculteurs en bénéficient, et nous faisons des économies dans cette province. Dans la province de Québec, environ $2,500. Cela est en partie pour venir en aide à l'association des éleveurs de bétail. Il est peut-être regrettable qu'il y ait dans la province de Québec des associations qui ne soient point affiliées à l'association générale du Dominion.

Cependant, elles font un excellent travail dans la province; et, si elles cessaient d'exister, il en résulterait un dommage considérable pour cette très importante industrie en cette province. Je suis obligé de leur venir en aide pour un montant de $600. Nous avons cru aussi devoir assumer la responsabilité de faire davantage pour encourager le formation d'associations dans la province de Québec, parmi les cultivateurs canadiens-français, attendu que le gouvernement provincial ne s'en occupe pas autant, et que l'on s'adresse souvent à nous pour obtenir de l'aide et des conférenciers. Conséquemment, nous y dépensons davantage que dans les autres provinces où les autorités provinciales se chargent de ce travail; et comme la langue est différente, il en résulte que les dépenses sont un peu plus élevées. Dans le Nouveau-Brunswick, $1,000; dans la Nouvelle-Ecosse, $1,000. A la Maritime Special Breeder's Association nous accordons, à titre de secours, une allocation d'un peu plus de $2,500. De plus nous avons une section spéciale pour encourager ce que l'on appelle un état du rendement de l'industrie du lait.

Cette innovation date de quelques années et a pour but d'encourager les éleveurs de vaches de race a tenir un régistre des rendements obtenus. C'est un travail très utile. Les éleveurs s'en sont prévalus en grand nombre, et nous avons été obligés d'augmenter les dépenses. A l'heure présente, nous avons tous employés qui consacrent tout leur temps à cette besogne qui ne peut se faire que par un fonctionnaire de l'état, pour que le public ait confiance dans les épreuves. Nous n'avions qu'un employé au début, mais les demandes sont devenus si nombreuses, que nous avons dû en prendre un autre, puis un autre encore. Je crois même qu'il faudra en augmenter le nombre avant longtemps.

Cela prouve que le public s'intéresse à ce travail et qu'il donne de bons résultats. Nous publions aussi les rapports du service de l'industrie du bétail; nous avons quelques dépenses générales pour frais de déplacement et dépenses de bureau; c'est aussi dans ce département que l'on tient la généalogie des animaux de race.

Actuellement, nous avons un registre national des animaux, reconnu au Canada et à l'étranger, comme absolument probant. Il y a quelques années, les différentes provinces tenaient des registres ou était consigné le pédigree des différents animaux, et après plusieurs entrevues avec les éleveurs d'animaux de race, nous avons décidé d'avoir un registre national. Les certificats que nous donnons sont acceptés par-

tout sans discussion. Ce service coûte environ $10,000 par année.

Nous nous occupons aussi d'encourager la vente des animaux de race, d'une province à l'autre. Autrefois, les éleveurs d'animaux de race d'Ontario n'avaient d'autre marché que celui des Etats-Unis. Ces animaux étaient en grande demande dans l'Ouest et aussi dans l'Est, quand mon département a entrepris de mettre les vendeurs et les acheteurs en contact et de faciliter le transport des animaux. Ce service coûte entre $1,500 et $1,600 par année.

Nous avons de plus un représentant général dans l'Ouest; ses appointements et ses dépenses de bureau s'élèvent à $1,600. J'aimerais avoir le temps de donner des explications plus complètes du travail accompli, car j'en suis fier et je le crois utile aux cultivateurs et aux éleveurs.

M. LAKE: Dans le cours de l'année a-t-on fait quelque chose pour faire cesser l'embargo sur les animaux canadiens en Angleterre?

L'hon. M. FISHER: Non.

M. LAKE: Le ministre s'est-il occupé d'un projet qui a pris naissance dans l'Ouest, pour exporter de la viande gelée, au lieu d'exporter les animaux sur pied?

L'hon. M. FISHER: Depuis quelques jours, j'ai eu des entrevues avec des citoyens du Manitoba qui ont conçu un grand projet et qui demande l'aide du Gouvernement. Le projet qu'ils m'ont soumis était si vaste, que je leur ai dit franchement, que je ne pouvais pas m'en occuper. Ils l'ont sensiblement modifié, et même réduit à ses proportions actuelles, il est encore considérable.

A cette phase de la session, il ne me serait pas possible de faire voter la loi nécessaire, mais j'étudierai soigneusement la question et si d'ici à l'automne prochain on parvient à trouver un moyen moins coûteux, je me ferai un plaisir de le recommander à la sollicitude du Parlement. Je considère que l'exportation de la viande serait une industrie très remunératrice pour nos éleveurs. Mais ce trafic présente des difficultés que personne n'est encore parvenu à résoudre. Y réussira-t-on avec le nouveau projet? c'est ce qui reste à savoir.

M. LAKE: La question est de la plus haute importance pour tous les éleveurs du pays et il me fait plaisir d'entendre le ministre dire qu'il s'en occupera sérieusement. Il devrait faire tout en son pouvoir pour trouver un moyen qui permettrait à nos éleveurs d'expédier leur viande sur les marchés d'Europe, dans les meilleures conditions possibles.

Je trouve regrettable que rien n'ait été fait pour faire lever l'embargo. Le Gouvernement ne devrait jamais cesser d'insister pour faire lever cet embargo, ou pour trouver un moyen, comme celui de l'exportation des viandes gelées, qui permette à nos éleveurs d'obtenir un prix plus rémunérateur pour leurs animaux.

M. STAPLES: Le ministre de l'Agriculture a-t-il reçu quelque demande de l'association des éleveurs du Manitoba en vue d'obtenir de l'aide du Gouvernement, pour expédier des animaux à l'exposition de Seattle, l'été prochain? J'ai reçu une lettre de cette association, mais je suppose que le ministre en a reçu une semblable, et il n'est pas nécesaire d'en faire lecture.

Nous n'avons pas fatigué le ministre durant cette session, mais ceux qui sont intéressés dans cette grande industrie de l'élevage considèrent qu'elle est négligée par le Gouvernement et je regrette que l'honorable ministre, comme toujours, ait réservé la discussion de son budget, pour la fin de la session. A voir son air souriant, je suppose qu'il est de meilleur humeur qu'il n'était à six heures, lorsqu'il a saisi son chapeau et est sorti précipitamment. Je suis bien aise qu'il nous soit revenu dans des dispositions d'esprit plus philosophiques. J'espère qu'il emploiera son influence à faire donner aux agriculteurs une plus équitable proportion des revenus du pays, pour aider au développement de cette grande industrie.

Au commencement de la session, j'ai reproché au ministre de l'Agriculture de se croiser les bras, pendant que les autres ministres puisaient dans le coffre public et obtenaient des crédits considérables pour leurs départements, pendant que l'agriculture languit.

Je lui ai fait observer, et j'en ferais autant ce soir, que presque tout l'argent versé dans les coffres publics provient des cultivateurs canadiens; pourtant, on n'a pas pour eux les égards qu'ils méritent.

J'espère que le ministre trouvera un moyen d'exaucer la modeste requête des sociétés agricoles du Manitoba qui demandent l'ouverture d'un crédit de $7,500, afin qu'ils puissent conduire leurs bestiaux à la grande exposition qui aura lieu prochainement. Ce serait un avantage immense non seulement pour les provinces de l'Ouest, mais pour le Canada tout entier. Le ministre répondra sans doute qu'on se place au point de vue des intérêts généraux pour accorder ces crédits et que, sous ce rapport, le Manitoba est sur le même pied que les autres provinces. Mais il comprendra, je crois, que le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, vu la situation agricole, n'ont pas pu profiter des crédits ouverts autrefois, pour aider aux exposants, dans la même mesure que les autres provinces rapprochées des endroits où ces expositions avaient lieu. J'espère que le ministre est de bonne humeur ce soir, et

qu'il aura pour nous les égards que nous méritons.

L'hon. M. FISHER: Mon honorable ami (M. Staples) semble croire que je n'étais pas de bonne humeur cet après-midi. J'étais d'excellente humeur; j'étais à la station agronomique où je me plais. J'ai quitté la Chambre, croyant que la discussion continuerait quelque temps; on m'avait même dit qu'il pourrait se prolonger jusqu'à deux ou trois heures du matin. A mon retour, j'ai été surpris et content, je l'avoue, de constater que l'incident était vidé et que nous pourrions nous occuper d'autre chose. Je suis donc d'excellente humeur, parce que ce débat est clos et que nous pouvons expédier notre besogne sans être interrompus comme nous l'avons été.

L'honorable député me conseille d'obtenir de plus forts crédits pour l'avantage des cultivateurs. Je sais que les membres de l'opposition proposent souvent d'augmenter certaines dépenses particulières; mais, par malheur il faut tenir compte du total et eux-mêmes s'opposent beaucoup à ce qu'il augmente. Cependant, les dépenses particulières ne sauraient grossir sans gonfler le total. Je dois donc tenir compte de l'état du Trésor et des critiques dirigées contre tout le ministère et m'efforcer de maintenir la dépense totale aussi basse qu'il me sera possible de le faire. Si ma tentative réussit, nos adversaires ne devront pas me reprocher trop durement les économies que je ferai. D'ailleurs, j'ai prouvé que je n'hésitais pas à faire des dépenses pour l'agriculture, au besoin, et lorsque je trouve un moyen d'employer l'argent dans l'intérêt réel des cultivateurs. L'augmentation si considérable du budget de l'agriculture témoigne de ce que j'ai accompli.

L'honorable député m'a interrogé au sujet de la correspondance reçue des éleveurs du Manitoba concernant les bestiaux exposés à Seattle. Je devrai lui répondre à peu près ce que j'ai répondu au secrétaire de la société. Il est connu depuis longtemps que le Canada doit prendre part à l'exposition de Seattle; cette nouvelle a été annoncée il y a longtemps. Tous les préparatifs sont faits depuis quatre ou cinq mois. On a mis dans le budget un crédit en prévision de cette exposition et les fonds ont été répartis entre les différents services qui s'y rapportent.

Il n'y a que quelques semaines que les cultivateurs du Manitoba semblent sortis de léthargie. Le secrétaire de la société m'a transmis leur requête. Je le répète, tous les fonds destinés à l'exposition ont été répartis et il ne reste rien pour l'exposition des bestiaux.

Toutefois, je dois dire qu'il n'y a pas lieu de le regretter beaucoup. Pourquoi? Pour deux raisons. D'abord, les règlements de la quarantaine à la frontière des Etats-Unis sont tels qu'il serait presque impossible d'envoyer des bestiaux à l'exposition de Seattle. Les éleveurs canadiens ne voudraient pas, je crois, se soumettre aux restrictions imposées par les règlements de la quarantaine, afin d'envoyer leurs bestiaux à Seattle. On me dira peut-être que ces règlements pourraient être suspendus ou modifiés. Eh bien, on m'apprend que les directeurs de l'exposition ont tenté d'obtenir une suspension ou une modification des règlements, et qu'ils n'ont pas réussi.

M. STAPLES. Mon honorable ami (M. Fisher), à titre de ministre de l'Agriculture, a-t-il cherché à les faire mettre de côté?

L'hon. M. FISHER: Non, je ne l'ai pas fait, car l'expérience démontre que ce sont les autorités des expositions qui ont autrefois entrepris ces démarches. Nous ne nous sommes jamais mêlés de l'affaire. J'ajouterai que les représentations que j'ai faites au département, à Washington, ces dernières années, concernant le modification des règlements de la quarantaine, n'ont pas eu un grand succès et que les règlements de la quarantaine des bestiaux appliqués au Canada ont été rendus de plus en plus rigoureux. Autre chose: l'exposition concerne la population du versant des montagnes Rocheuses qui donne sur l'océan Pacifique. Il y a peu d'acheteurs de bestiaux canadiens dans ce territoire. Je suis d'avis que la plupart des éleveurs canadiens, tant de l'Est que de l'Ouest, croiraient que cela ne voudrait pas la peine de prendre part à l'exposition de Seattle. S'ils tentaient l'aventure, ils n'en retireraient guère de profit. De plus, si nous permettions à la province du Manitoba de figurer à l'exposition de Seattle et si nous lui accordions l'aide à laquelle l'honorable député fait allusion, il faudrait aussi accorder la même aide aux autres provinces.

M. STAPLES: Si je suis bien renseigné, on sollicite cette aide pour les trois provinces de l'Ouest.

L'hon. M. FISHER: Si je l'accordais aux cultivateurs de l'Ouest, je serais tenu d'en faire autant pour les cultivateurs de l'Est. Lorsque je considère ce que nous avons fait autrefois, je ne saurais entreprendre d'accorder l'aide demandée sans obtenir un crédit d'au moins $20,000, afin d'être certian de pouvoir répondre à toutes les exigences, et je crois même qu'il faudrait $25,000 ou plus.

Cela équivaut au tiers environ de la dépense approximative qu'entraînerait notre participation à l'exposition de Seattle, et je ne saurais, en conscience, demander au Parlement l'ouverture d'un crédit à cette

fin, car je ne crois pas que les résultats correspondraient aux dépenses.

M. STAPLES: Le ministre semble avoir étudié ce sujet, non seulement à l'heure actuelle, mais autrefois, et en être venu à la conclusion que la société d'agriculture qui a écrit cette lettre n'a pas réfléchi à tout, au préalable. Personnellement, je n'en sais rien. Mais je sais que les cultivateurs affiliés à cette société ont grand soin de tout prendre en considération avant de faire une demande comme celle que cette lettre contient.

Toutefois, puisque le ministre déclare qu'il ne trouve pas le moyen d'accorder cette modique subvention, les cultivateurs, j'imagine, devront renoncer à l'avantage dont ils avaient joui, s'ils avaient pu mener leurs bestiaux à cette exposition.

Puisque j'ai la parole, je demanderai au ministre s'il a remis à l'étude la requête de M. J. R. Ryan, de Montréal, concernant la dispersion dans tout le Canada de chevaux pur sang, d'étalons destinés à la reproduction. Le ministre sait que M. Ryan est venu à Ottawa, il y a quelque temps, après la convention, et qu'il lui a répondu qu'il prendrait le temps de réfléchir à la demande faite par la compagnie Ryan. Je voudrais connaître sa décision. Lorsque j'ai entendu M. Ryan, j'ai cru que sa proposition procurerait des avantages aux éleveurs canadiens, si le Gouvernement jugeait à propos de lui prêter son appui.

L'hon. M. FISHER: Mon honorable ami était présent lorsque j'ai accordé à M. Ryan et à quelques-uns de ses amis une entrevue au sujet de cette question de reproduction. Sa proposition semblait très attrayante, et je conçois qu'elle ait charmé plusieurs cultivateurs qui gardent des étalons et se font payer pour les services que rendent ceux-ci. Je n'ai pas été surpris de constater que des habitants de toutes les parties du pays ont signé un grand nombre de pétitions à l'appui de cette proposition. Cependant, je m'en défiais un peu, à cause des attraits qu'elle offrait et pour qu'il ne semblait pas y avoir de raison pour empêcher un groupe de personnes de faire une proposition semblable. Néanmoins, j'ai reçu la députation ainsi que plusieurs membres de la Chambre et nous avons discuté le projet. A la fin, j'ai prié M. Ryan de me soumettre une proposition claire et précise.

Il me proposait alors de payer $50,000 au bureau national de reproduction qui distribuerait dans tout le Canada cent étalons pur sang. Autrement dit, il me demandait de payer $500 par cheval, la société devant fournir les chevaux et en prendre soin. Je lui demandai pourquoi il avait besoin de cette subvention. Il nous avait dit qu'il se procurait les chevaux à un prix dérisoire et qu'il ne voulait qu'on tînt compte du prix des étalons. Je lui demandai donc de me soumettre un projet détaillé, et il me communiqua un projet plus modeste n'exigeant qu'une subvention annuelle de $25,000 en faveur de la société qui fournirait 500 étalons pur sang, pour disperser dans tout le pays et les remettre à des cultivateurs qui exigeraient $10 pour les services de ces chevaux. Je lui demandai pourquoi il avait besoin de recevoir $25,000 de l'Etat. Il me remit une liste des dépenses. En examinant celle-ci, je constatai que les proportions en étaient si vastes qu'il me semblait que je comprenais tout le secret de l'affaire. Je savais parfaitement que, par l'entremise des fonctionnaires de mon département et grâce aux moyens dont je disposais, tout ce que M. Ryan et ses amis offraient de faire pour $25,000, pouvait être fait par le département pour le tiers de cette somme, ou moins. Je n'étais donc pas disposé à payer cette généreuse subvention.

Mais je découvris d'autres inconvénients. Ce projet avait pour but de répandre au Canada des purs-sangs anglais. Or, nul plus que moi au Canada n'apprécie l'avantage d'avoir des purs-sangs anglais parmi les chevaux canadiens.

Je crois que ce serait une très bonne chose d'assurer une large infusion de ce sang dans la chair de nos chevaux, et je serais disposé à faire beaucoup pour cela. En ma qualité de ministre, cependant, je ne saurais oublier que si l'Etat aide à faire venir de ces étalons de race, ce sera créer une âpre concurrence à ceux qui au Canada possèdent des étalons de races différentes; que les propriétaires de bidets ou autres chevaux de taille inférieure souffriront de l'encouragement donné aux purs-sangs anglais, et, en ce cas, ils auront raison de me demander, comme je m'attends bien qu'ils le feront, de faire autant pour les autres races. Je sais d'avance qu'une telle mesure aurait pour conséquence, aussi inévitable que légitime, de provoquer, de la part des nôtres, la demande d'une égale dépense pour leurs chevaux de louage, leurs chevaux de race, ou autres encore peut-être; et je ne vois pas comment je pourrais proposer au Parlement d'autoriser une dépense de cette nature. D'aucuns diront que cela ne fera pos tort aux autres chevaux; mais il est tout raisonnable de supposer que, si dans une région déterminée, il existe un étalon du type des bidets et nul autre étalon de race, et que vous subventionniez un étalon de pur sang d'Angleterre, ce dernier supplantera l'autre dans une certaine mesure; et les éleveurs de chevaux de louage auraient raison de crier que l'on se sert de l'argent du pays pour leur nuire. Si donc de tels encouragements sont donnés à certaine catégorie de chevaux, il faudra donner les mêmes encouragements aux autres, et, à une pareille objection, je ne trouverais rien à ré-

pondre. Dans ces circonstances, je ne vois pas que je puisse me rendre à la demande qui m'est faite, et j'ai écrit à M. Ryan, lui disant que je ne pouvais pas écouter sa proposition.

M. BARR: J'aimerais à savoir du ministre s'il a pris des mesures pour assurer un abri au bétail qui arrive à Liverpool. Les expéditeurs se plaignent qu'ils éprouvent beaucoup de difficultés à cet égard. Souvent il ne trouve aucun abri pour leur bétail en attendant qu'ils puissent en effectuer la vente. Beaucoup pensent que le Gouvernement devrait faire quelque chose pour remédier à la situation. Je suis peiné de voir que cette année on a réduit de $15,000 ce crédit.

L'hon. M. FISHER: J'ai expliqué qu'il ne fallait pas considérer cela comme une réduction; que cette somme représente certains salaires mis au compte du Gouvernement civil pour Ottawa, et que la dépense reste la même.

M. BARR: Je suis heureux d'apprendre que le crédit n'a pas été diminué. La somme est bien faible tout de même, et nous ne voyons pas que la réduction totale ait été bien considérable.

L'hon. M. FISHER: Non.

M. BARR: Toute cette réduction de $580,000 n'est pas due à un changement touchant les salaires?

L'hon. M. FISHER: Il y a $380,000 qui sont pour les expositions.

M. BARR: Je crois qu'il ne devrait être rien retrancher quand il y va des intérêts de l'agriculture. Le ministre de la Milice (sir Frédéric Borden) a pu obtenir 7 millions, tandis que le ministre de l'Agriculture n'a que moins d'un million; et, si vous retranchez de cela les archives, les brevets, le recensement et la statistique, qui, à coup sûr, n'intéressent la classe agricole que tout juste autant que les autres choses dans la société, vous enlevez près de la moitié du crédit. Dans ces circonstances, je suis tout à fait de l'avis de mon honorable préopinant: le cultivateur n'a pas auprès de ce Gouvernement l'accueil qu'il mérite de recevoir. Je crois qu'il faudrait augmenter cet article du budget, nonobstant la crise que nous traversons. Le ministre de l'Agriculture est de tous les ministres celui qui devrait le moins souffrir de l'état actuel des choses. Je suis quand même heureux d'apprendre que le retranchement opéré dans ce vote n'a pas les proportions qu'il paraissait avoir.

L'hon. M. FISHER: Mon honorable ami a parlé de la situation qui est faite au bétail canadien qui arrive à Liverpool. Je crois qu'il ne saisit pas tout à fait la situation. Lorsque du bétail débarque à Liverpool, on est obligé de les faire passer dans les reposées ménagées par le gouvernement impérial, et où ce bétail est abattu. Il ne m'a jamais été dit que nos bestiaux manquaient de telles commodités en arrivant en Angleterre. Nous n'avons absolument rien à voir à ces reposées; c'est le gouvernement impérial qui les a établies, et le bétail canadien doit y être conduit.

Pour ce qui est de comparer les dépenses du ministère de l'Agriculture avec celle des autres, je n'ai pas à défendre mes collègues; mais, je ne crois pas que ce ministère soit négligé.

M. BARR: Je suppose que le ministre a fait tout ce qu'il a pu pour atténuer l'effet des règlements anglais qui nous obligent à faire abattre notre bétail à l'arrivée en Angleterre.

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. BLAIN: Je profite de l'occasion pour rappeler au ministre une industrie, qui selon moi, devrait avoir sa part de ce crédit: je veux parler de l'élevage des pourceaux. Mon honorable ami est le maître des intérêts agricoles de ce pays....

L'hon. M. FISHER: L'humble serviteur.

M. BLAIN: Ce n'est pas ce que nous pensons toujours: il en est certainement quelquefois le maître. J'ai eu l'occasion dans un débat antérieur de présenter à la Chambre, des chiffres fort intéressants sur la situation de cette industrie, mon honorable ami venait de recevoir une députation des éleveurs de pourceaux du Canada, se plaignant à lui de la situation faite au commerce des pourceaux et lui faisant observer que, pour tout ce qui entrait de pourceaux au Canada, il n'en était guère exporté aux Etats-Unis. On lui a parlé aussi du tarif. La taxe est de 2 cents par livre pour l'importation pendant que les Etats-Unis mettent 5 cents par livre. L'année dernière, le chiffre de nos importations a dépassé de plus d'un million celui de nos exportations, et il ne semble que c'est là une question qui mérite d'appeler l'attention de mon honorable ami. Lorsque l'association des éleveurs de pourceaux, qui représente les cultivateurs de ce pays, vient dire que, cette industrie requiert en ce moment une protection particulière, ce Gouvernement devrait y donner quelque attention. Il est peut-être nécessaire de mettre au budget une certaine somme qui servirait à défrayer un examen de la situation où se trouve ce commerce au Canada. Peut-être mon honorable ami pourrait-il distraire une partie de cet argent, et l'employer à cela. Nous avons pu faire quelques précieuses conversions à cet

égard, et si mon honorable ami ne veut prêter l'oreille ni à moi ni à personne de la gauche, peut-être sera-t-il mieux disposé envers certains de ses amis. Nous avons maintenant parmi nous l'honorable député de Wentworth (M. Sealey) aussi bien que l'honorable député d'Oxford-sud (M. Schell) qui sont tout convertis. Dès les premiers jours de la session, l'honorable député de Wentworth avait sur le feuilleton une résolution où il priait le Gouvernement d'augmenter les droits sur les articles de charcuterie. Mon honorable ami a naturellement retiré sa demande, mais il n'a pas hésité à se prononcer sur la question, et à dire que le Gouvernement devait accueillir la requête de l'association des éleveurs de pourceaux. En cela il a été appuyé par un autre des partisans du ministère, l'honorable député d'Oxford-sud.

Mon honorable ami demande au comité de lui voter un crédit considérable pour l'industrie du bétail. J'espère que mon honorable ami qui appuie un gouvernement à qui l'on suppose la volonté de protéger les industries de ce pays, n'oubliera pas les cultivateurs. L'occasion est bonne, et il me semble que le temps ne saurait être mieux choisi pour mettre à cette fin au budget une certaine somme, ou voir à ce que partie de cet argent soit employé pour un examen de la situation, de façon que le Gouvernement se rende compte s'il est de l'intérêt du pays de protéger davantage les produits de cette industrie.

Mon honorable ami a eu l'année dernière une belle occasion. Nos voisins ont fait l'élection d'un nouveau président et la question du tarif est une de celle qui ont occupé la plus grande place au cours de la campagne. Mon honorable ami a dans le passé régalé cette Chambre de déclarations sur ce qu'il pouvait faire avec le gouvernement des Etats-Unis. Le moment est venu pour le ministre de l'Agriculture de faire valoir cette influence et, s'il est impossible de persuader son propre gouvernement de porter à quatre cents par livre les droits sur le porc, peut-être parviendra-t-il à faire diminuer ce que le gouvernement des Etats-Unis impose sur cet article, de façon que le cultivateur canadien ait chance égale avec le cultivateur américain de profiter des progrès de cette industrie. Le ministre va-t-il se trouver dans l'obligation d'avouer au comité qu'il n'a donné aucune attention au tarif américain. Quand il siégeait sur les bancs de la gauche, il se vantait de pouvoir en un tour de main ouvrir aux cultivateurs du Canada le marché des Etats-Unis; mais il est probable qu'il n'a pas eu de quelque temps l'occasion de lire l'histoire ancienne. Mon honorable ami secoue la tête, mais je veux qu'il comprenne bien que son gouvernement ne gagnera pas grandchose à se déclarer l'ami des cultivateurs s'il fait la sourde oreille quand il lui vient des députations envoyées par ceux-ci, et s'il refuse d'écouter ses propres partisans qui lui demandent dans cette Chambre de rendre aux cultivateurs la justice qui leur est due. Si mon honorable ami ne fait rien pour montrer qu'il dit vrai en se déclarant le fidèle ami des cultivateurs à leur tour ceux-ci ferond la sourde oreille quand il viendra à Halton ou ailleurs leur raconter tout ce qu'il a fait pour eux.

Que le ministre de l'Agriculture nous dise donc tout de suite ce qu'il entend faire pour cette industrie de l'élève des pourceaux, et s'il va prendre quelque chose sur ce crédit pour s'assurer que l'association des éleveurs de pourceaux à raison de se plaindre au Gouvernement que le marché canadien sert de déversoir aux Etats-Unis pour leurs porcs. L'association n'a pas demandé de porter les droits sur le porc à cinq cents comme ils sont aux Etats-Unis, mais seulement de doubler nos droits qui soit aujourd'hui de deux cents.

Je suis surpris que le ministre de l'Agriculture n'ait prévu aucun montant au budget pour encourager cette industrie, et qu'il n'ait aucune assurance réconfortante à donner en ce moment aux cultivateurs du Canada.

M. G. TAYLOR: Je ferai observer....

L'hon. M. FISHER: L'honorable député veut-il me permettre de répondre à l'honorable député de Peel?

M. G. TAYLOR: Non, je veux prendre votre parti et montrer à l'honorable député de Peel que le ministre de l'Agriculture a aidé l'industrie de l'élevage des porcs.

L'hon. M. FIELDING: Encore quelque chose au sujet des blouses?

M. G. TAYLOR: Si l'honorable député de Peel consulte le rapport de l'auditeur général à la page D—43, il verra que le ministre de l'Agriculture encourage l'élevage des porcs. Il a dépensé, l'an dernier, $44,656 pour le développement de l'industrie de l'élevage des bestianx, et sur ce montant, il a payé $13.50 à M. C. Beaudry, d'Ottawa, pour avoir travaillé 18 heures à dresser les plans d'une porcherie. On voit que le ministre de l'Agriculture a commencé à encourager l'élevage des porcs. Il a déboursé $13.50 pour le plan d'une porcherie, et le reste de ce crédit, il l'a employé à faire promener ses amis d'un bout à l'autre du pays. Voici quelques-uns des comptes de dépenses que nous relevons dans ce rapport: F. Charland, frais de déplacement, du 27 février au 13 mars 1908, $50.75. A. T. Charron, dépenses encourues à assister aux conférences, $106.85. Geo. W. Clemons, dépenses, $156.33. E. B. Elderkin, Amherst, frais de voyage, $346.83, et ses services, 335 jours à $3 par

jour, et ainsi de suite. Puis, il donne $13.50 à son ami pour lui faire les plans d'une porcherie. Voilà ce que fait le ministre de l'Agriculture pour encourager les éleveurs du Canada.

M. STAPLES: Maintenant que l'honorable député (M. Geo. Taylor) a fait voir que le ministre de l'Agriculture a obtenu un plan pour un toît à porcs, le ministre pourrait peut-être, vu que le ministre des Travaux publics vient d'être réintégré dans le Gouvernement, demander des crédits pour faire construire quelques-unes de ces institutions.

L'hon. M. FISHER: L'honorable député de Leeds (M. Taylor) lit un ou deux item de dépenses dans le rapport de l'auditeur général et laisse les autres de côté, mais je ne le prends pas au sérieux. Le travail de la division de l'élevage des bestiaux dans toute l'étendue du pays a produit de si heureux résultats, que je puis m'en rapporter aux cultivateurs, bien plus qu'au fabricant d'instruments aratoires, qui jouit d'une ample mesure de protection. L'honorable député de Peel parle d'une délégation d'éleveurs de porcs venue à Ottawa, et je puis dire que je sympathise beaucoup avec ceux qui sont engagés dans cette industrie. Nul doute que celle-ci périclite depuis quelques années. La délégation nous a fait valoir un certain remède, et l'honorable député de Peel (M. Blain) l'indique comme étant un tarif protecteur plus élevé. Je dirai franchement et ouvertement à mon honorable ami que la haute protection n'est pas pour moi la panacée universelle.

M. BLAIN: La délégation qui vint interviewer le ministre de l'Agriculture avait au préalable conféré avec les cultivateurs d'Ontario—et je prétends qu'ils sont plus en état de juger ce qui convient le mieux pour leur pays—et il avait été décidé que le meilleur remède était l'augmentation du tarif sur le lard, afin de le rendre à peu près égal au tarif des Etats-Unis.

L'hon. M. FISHER: C'est possible, et ces cultivateurs, comme la plupart des gens au Canada et ailleurs, envisagent la question à leur propre point de vue.

M. BARR: C'est cela.

L'hon. M. FISHER: L'honorable député dit " C'est cela." Il semble croire qu'il faudrait, si possible, soulever les préjugés entre les différentes classes qui sont engagées dans les diverses industries du pays. Pour moi, ce n'est pas la plus sage politique à appliquer à la solution des problèmes difficiles. Je crois que si l'on peut trouver un moyen d'aider une industrie particulière sans nuire à personne, ce moyen est bien préférable à celui qui nuit aux autres. L'honorable député de Peel dit qu'un tarif protecteur plus élevé est la panacée, mais je déclare franchement que je ne partage pas son opinion.

M. BLAIN: Alors, mon honorable ami diffère d'opinion avec les cultivateurs.

L'hon. M. FISHER: Cela m'arrive parfois. Il y a cultivateur et cultivateur. Il en est qui pensent d'une façon, et d'autres de l'autre, et je remercie le ciel que les cultivateurs au Canada, comme classe, n'opposent pas leurs intérêts à ceux du reste de la population, mais croient qu'il faut compter avec les classes industrielles et avec le consommateur dans le règlement de telles questions. Je suis fier d'appartenir à la classe qui pense et agit de la sorte dans l'intérêt public. L'honorable député croit que la haute protection est le seul remède. Il ne se soucie de savoir si l'on en souffrira. A mon sens, ce n'est pas une saine politique nationale, ni un exemple de sage administration. Je crois qu'il convient d'encourager chaque classe de la société, et qu'il faut en même temps encourager le reste de la population. A chaque élection, les cultivateurs ont généralement condamné la politique de la protection exclusive pour le petit nombre. L'honorable député sait bien que lorsque le Gouvernement a déposé son tarif, dont l'essence n'est pas la protection, il l'a lui-même, avec ses amis, laissé adopter sans protester, n'osant pas se prononcer par le vote de la Chambre sur aucun article.

L'honorable député et ses amis ont-ils proposé aucune modification au tarif, il y a deux ans, lorsque le ministre des Finances le déposa à la Chambre? Non. Ils l'ont laissé passer à l'unanimité, et le tarif Fielding a été proclamé depuis, non seulement parmi nous, mais dans l'univers entier, comme le meilleur que le Canada ait jamais eu. J'ose croire qu'à l'avenir comme dans le passé, les électeurs canadiens, surtout les cultivateurs, sauront donner leur appui au gouvernement qui a su élaborer ce tarif et lui donner force de loi. Les honorables députés parlent des éleveurs de porcs. Je suis disposé à aider ces éleveurs tout dispos. Ce sont des gens intelligents; ils ont fait du bien non seulement aux éleveurs de porcs canadiens, mais à toute la population. Ce n'est que depuis la mise en vigueur du tarif Fielding en 1896, que l'industrie du bacon a pris quelque essor; et c'est grâce en grande partie aux connaissances répandues dans le pays que les éleveurs de porcs ont pu, dans les derniers dix ans, exporter des produits du porc au montant de $100,000,000.

Je suis disposé à donner encore plus d'élan à cette propagande de renseignements et de connaissances qui aide non seulement les intéressés, mais tout le monde au Canada. Je ne veux pas augmenter le prix du lard que l'ouvrier canadien est obligé d'acheter. Je veux aider

les cultivateurs à produire le lard au prix actuel, tout en réalisant un profit rémunérateur sur ce prix.

M. BLAIN: L'honorable ministre veut-il me permettre une question?

L'hon. M. FISHER: Non. Je ne veux pas briser le fil de mon raisonnement, et l'honorable député pourra me réfuter quand j'aurai fini. M'est avis qu'une industrie quelconque réalise de plus forts profits en réduisant plutôt qu'en augmentant le prix de la production. En augmentant le prix de la production, vous nuisez au consommateur, bien que vous augmentiez peut-être pour le moment le profit du producteur, mais quand vous réduisez le prix de la production, vous assurez au producteur son profit sans élever le prix de vente, sans, par conséquent, gêner le consommateur. Les Danois et les Irlandais sont nos deux plus dangereux rivaux pour l'élevage des porcs. Ils nous ont devancés sur le marché anglais pour la vente des produits du porc. Maintenant, au lieu d'élever le prix du lard au détriment du consommateur canadien, je veux savoir comment les Danois et les Irlandais réussissent à nous devancer sur le marché de la Grande-Bretagne, et à cet effet, je me suis fait autoriser par mes collègues à placer dans le budget supplémentaire, un crédit qui servira à envoyer en Irlande et au Danemark, une commission d'éleveurs de porcs canadiens qui étudiera sur les lieux mêmes les méthodes en usage dans ces pays.

L'honorable député semble croire que je néglige les intérêts des éleveurs de porcs canadiens, parce que nous n'augmentons pas le tarif. Ce que je fais est plus dans l'intérêt de ces éleveurs, à mon avis, et surtout plus dans l'intérêt du consommateur canadien; je crois que mon moyen est préférable à l'unique panacée tant vantée par mon honorable ami, cette panacée qui doit guérir tous les désordres du commerce: un tarif protecteur de plus en plus élevé. L'honorable député a fait allusion aux élections aux Etats-Unis. J'ai surveillé ces élections avec intérêt, car tout ce qui se passe aux Etats-Unis intéresse le Canada, et aussi parce que les circonstances aux Etats-Unis ressemblent passablement aux circonstances au Canada. Si mon honorable ami eût lui-même étudié ces élections attentivement, il se serait aperçu que le tarif était une des plus importantes questions de la lutte, et il aurait vu que M. Taft a déclaré récemment qu'il avait été élu dans le mois de novembre pour modifier le tarif en réduisant les droits protecteurs au lieu de les augmenter. La principale leçon qui se détache du succès des Républicains aux dernières élections américaines, c'est que ce parti lui-même, malgré ses convictions protectionnistes outrées, a été obligé de promettre aux électeurs qu'il réduirait le tarif au lieu de l'augmenter.

Dans ce cas, l'idée préconisée par l'honorable député, que c'est un tarif de plus en plus élevé sur tous les produits qui doit guérir nos maux économiques, ne s'accorde pas avec les leçons que nous enseignent les Etats-Unis, mais tout au contraire. Et ce que je vais faire pour aider les éleveurs de porcs canadiens est, je crois, plus à leur avantage, plus à l'avantage du consommateur et aussi plus à l'avantage du pays en en général. C'est ce que je suis décidé à faire. Je n'ai pas été indifférent aux suppliques des éleveurs. Une de leurs demandes tendait à l'envoi d'une commission au Danemark et en Irlande, et je suis fier d'annoncer à la Chambre et au pays que je demanderai un crédit à cette fin, et j'espère que les honorables députés de la gauche, qui sont si empressés présentement à l'égard des éleveurs de porcs, nous aideront à adopter ce crédit sans opposition.

M. HENDERSON: Il est un peu surprenant que sur un item des crédits on entame une discussion sur le tarif; mais comme le ministre de l'Agriculture a lui-même donné ce bon exemple, il vaudra mieux peut-être discuter la question pendant quelque temps. J'admets que la politique de l'honorable ministre est une politique d'importance en opposition à l'ancienne politique de production, suivie avant son arrivée au pouvoir. La tarif du gouvernement conservateur était fait de façon à aider à la production de tout ce qui pouvait être produit en Canada. Mais l'honorable ministre semble croire qu'il est de meilleure politique de promouvoir l'importation. Je ne suis pas pour demander une augmentation de protection, ce n'est pas nécessaire parce que l'honorable ministre de l'Agriculture et ses collègues l'ont fait pour moi. Je ne sache pas que nous ayions jamais eu depuis 1878 dans le Canada un gouvernement plus protectionniste que celui-ci. J'ai eu occasion il y a quelque temps d'énumérer un certain nombre d'articles, et je n'en ai énuméré que quelques-uns, bien que j'aurais pu faire une énumération qui aurait duré une demi-heure, d'articles sur lesquels le gouvernement libéral a augmenté le tarif plus que ne l'avait jamais fait le gouvernement conservateur.

Quelle est la raison qui a engagé d'élever les droits à 30 p. 100 au lieu de 25 sur les chaussures de femmes, et comment le ministre de l'Agriculture peut-il dire en présence de ce fait qu'il est libre-échangiste ou partisan d'un tarif réduit. Pourquoi taxe-t-il les chaussures de femmes? est-ce parce qu'il n'a pas de femme à faire vivre? Quand bien même il n'en aurait pas, il de-

vrait avoir des égards pour ceux qui en ont. Il devrait avoir des égards pour ceux qui ont des femmes et des filles, mais il dit: que les femmes paient les droits; ce que je veux c'est un tarif de revenu seulement. Le ministre ne songe pas à autre chose qu'à l'argent. Sur les fourrures pour dames, manteaux, manchons et palatines, il a augmenté les droits de 25 à 30 p. 100, et il nous dit qu'il est partisan d'un abaissement du tarif; mais si l'augmentation du tarif signifie abaissement, l'honorable ministre peut se dire partisan d'un tarif réduit. On a dû même élever les droits sur le gruau que nous mangeons au déjeuner, afin de satisfaire cette ardeur d'avoir un tarif réduit, et maintenant il veut nous faire croire que si nous mettons des droits plus élevés sur les produits du porc, cela en augmentera le prix pour les consommateurs, et il dit qu'il veut protéger le consommateur. Qu'il me permette de lui dire que si nous pouvons arriver à augmenter l'industrie du porc dans ce pays, nous ferons plus pour abaisser le prix de cet aliment pour le consommateur que par aucun autre moyen. Mais tant qu'on laissera entrer dans le pays les produits du porc étranger qui envahissent notre marché de telle façon que nos producteurs sont obligés d'abandonner cette industrie, nos consommateurs seront obligés de payer des prix plus élevés pour ces produits.

Je tiens à la main un état préparé par les employés même du département de l'Agriculture des personnes qui peuvent parler avec autorité. Disent-ils que les articles alimentaires se vendent aujourd'hui meilleur marché que sous les régime conservateur?

C'est tout le contraire. Je donnerai quelques exemples. Les viandes et le bacon ont, disent-ils, augmenté de 45 à 50 p. 100 pendant les derniers dix ans; le bacon a monté de 45 p. 100; le bœuf de 50 p. 100; le veau, 57 p. 100; le mouton, 55 p. 100. Cela montre-t-il que l'honorable ministre a fait quelque chose pour le consommateur? A-t-il fait quelque chose pour le producteur? Nous ne produisons pas la quantité de lard et bacon que nous produisions il y a quelques années? En encourageant une politique d'importation au lieu de protéger l'élevage des porcs et l'industrie du bacon, l'honorable ministre a diminué la production. Mais que lui importe pourvu qu'il ait le revenu. Promouvoir l'importation, tuer les industries du pays, et ne pas ignorer le cultivateur, telle est sa politique.

L'honorable ministre a bien voulu venir dans mon comté pendant les élections demander aux électeurs de me repousser; je ne suis pas cultivateur moi-même, mais j'ai toujours défendu les intérêts des cultivateurs et je les ai toujours appuyés lorsqu'ils ont demandé la protection sur leurs fruits, sur leurs grains, et l'adoption d'une politique agricole. L'honorable ministre s'est rendu dans une ville au milieu de mon comté pour adresser la parole à une assemblée publique à laquelle assistaient environ 400 personnes, dont 200 étaient des conservateurs attirés par la curiosité pour voir quel était cet homme qui allait leur conseiller d'élire un citoyen de Toronto qui ne connaissait rien en fait d'agriculture, à la place de celui qui la représentait depuis 20 ans et avait toujours défendu leurs intérêts. Non seulement il a fait cela, mais il est allé à Ontario-sud combattre l'ancien représentant de ce comté, un éleveur important, et il a demandé aux électeurs de le repousser et de nommer à sa place un homme qui n'avait aucun titre à occuper un siège au Parlement. Je ne blâme pas l'honorable ministre pour cela mais s'il n'a aucune sympathie pour les cultivateurs, pourquoi ne le dit-il pas?

Il est allé dans le comté d'Elgin-est et s'est efforcé d'amener la défaite d'un homme qui aidait aux cultivateurs en achetant leurs produits tout autant que n'importe quelle autre personne dans le pays. Sa politique est l'importation. Acheter les produits du porc, bacon, lard aux Etats-Unis; si l'on n'importe pas ces choses des Etats-Unis le pays n'aura pas de revenu. Telle est sa politique. Ce qu'il cherche, c'est le revenu par les douanes; il n'a aucun souci des cultivateurs. Nous ne voulons pas, dit-il, faire de distinction entre les différentes classes de la société dans notre législation douanière; ce qui aide à l'un, nuit à l'autre. Je ne suis pas de cet avis et je dis que la politique qui aidera aux cultivateurs aidera par le fait même aux commerçants. Plus vous diminuerez la quantité de porcs élevés dans ce pays, plus le prix en montera. Voilà ce qui ressort pleinement du tableau préparé par les fonctionnaires du Gouvernement.

L'hon. M. FISHER: Quel est ce tableau?

M. HENDERSON: C'est un tableau préparé par les employés du gouvernement actuel. Il est absolument authentique. L'honorable ministre a basé sa loi du service civil sur ce tableau. Je crois que le ministre ferait mieux d'admettre que les cultivateurs ont des droits, et qu'il ne lui appartient pas de les critiquer et de dire qu'il viennent comme classe lui demander des choses qui feront tort à d'autres. Je ne crois pas que ce qu'ils demandent puisse nuire à personne. Qu'il écoute un peu les éleveurs de porcs. Je ne sais pas ce qu'ils demandent. Je ne suis pas obligé de lui tracer sa conduite, mais je crois qu'il devrait faire quelque chose. Il s'est plaint dans le comté de Halton que j'avais demandé une élévation des droits sur les produits du porc. Or, que pensez-vous que les cultivateurs lui ont répondu? Ils lui ont dit: "Il est l'homme que nous voulons

avoir ", " nous allons l'appuyer et l'élire par une plus grande majorité que jamais ". Le ministre ferait bien d'accepter cet avertissement. Les cultivateurs savent ce qu'ils veulent et ne se laisseront pas tromper par de telles représentations. Je suis convaincu qu'un tarif qui encouragerait un peu plus l'industrie du porc serait une très bonne chose. Nous n'avons pas à discuter cette question présentement et je ne suis pas ici ce soir pour prêcher cette doctrine. Je serais heureux cependant si le Gouvernement faisait quelque chose dans ce sens. Mon opinion est que cette politique favoriserait l'élevage des porcs et en augmenterait la quantité ainsi que de leurs produits; et si l'on pouvait augmenter la production des porcs de 25 p. 100, cela aurait l'effet d'en diminuer le prix pour le consommateur; et au lieu d'avoir vu augmenter le prix du bacon et du jambon de 45 à 50 p. 100 depuis 10 ans, les consommateurs achèteraient ces viandes à un prix plus bas. Si le cultivateur pouvait vendre deux fois la quantité des produits du porcs qu'il vend aujourd'hui, il aurait plus de profits. Il ne fait plus aujourd'hui autant d'élevage qu'autrefois parce qu'il n'y trouve pas de profit.

Le ministre connaît maintenant mes vues sur la question, et je ne crois pas qu'il a raison de blâmer les cultivateurs, et de les accuser de vouloir une distinction entre les différentes classes de la société. Les cultivateurs forment une classe nombreuse dans le pays, et ils ont tout autant le droit d'être écoutés que toutes autres classes dans la société. Je crois que tout ce qui pourra aider aux cultivateurs aidera aussi aux autres classes, aux manufacturiers, aux hommes d'affaire, aux particuliers et même à ceux qui ont préparé ces documents, car je crois que par ce moyen on augmentera les approvisionnements du marché, et on abaissera ainsi les prix, ce qui sera à l'avantage de toutes les classes. En mettant ces vues en pratique dans le traitement de l'industrie de l'élevage, le ministre fera davantage pour les cultivateurs et pour les autres classes.

L'hon. M. FISHER: Lorsque je suis allé dans le comté d'Halton, j'ai rendu à mon honorable ami (M. Henderson) le témoignage qu'il était le protectionniste le plus convaincu, le plus conséquent et le plus franc au Canada.

M. HENDERSON: J'ai su que l'honorable ministre avait dit cela et qu'il m'avait représenté sous un faux jour. Je ne parle pas présentement de ce qu'il dit maintenant, mais voici ce dont je l'accuse: il a dit que j'avais voulu dans la Chambre élever une muraille de Chine autour du Canada. Si l'honorable ministre avait été franc, il aurait dit ce qu'il devait savoir, que ces remarques s'appliquaient aux produits agricoles et aux produits agricoles seulement, mais il a cherché à faire croire à cette assemblée que je voulais une protection semblable sur toutes choses, que je voulais la protection sur tous les articles. J'espère que s'il retourne dans le comté d'Halton, il avouera qu'il a fait erreur, car je ne me suis jamais servi de paroles semblables. Le compte rendu de mes discours dans le hansard montre que je parlais des produits agricoles. Je suis protectionniste modéré et non pas un protectionniste outré comme l'est l'honorable ministre au sujet d'un grand nombre de produits. Je ne crois pas que la protection soit une chose essentielle ou nécessaire. Je me serais contenté d'un tarif un peu plus bas pour plusieurs des articles sur lesquels il l'a élevé. Je crois qu'il serait mieux de chercher à réduire les droits sur certaines choses, et si le tarif élevé doit avoir pour résultat l'augmentation des prix de certains articles, de réduire le tarif sur ces articles. Je dis ces choses parce que je veux que l'on ne se méprenne pas sur mes vues. Je remercie d'avance l'honorable ministre de l'explication que j'espère il va nous donner des paroles qu'il a prononcées dans le comté d'Halton.

L'hon. M. FISHER: Je n'ai aucun doute que j'ai dit dans le comté d'Halton ce que l'honorable député (M. Henderson), prétend que j'ai dit, parce que j'avoue que j'apprends pour la première fois qu'il faisait des restrictions.

M. HENDERSON: Le hansard le prouvera.

L'hon. M. FISHER: J'accepte l'explication de l'honorable député. Il est un de ceux qui n'ont jamais recours au subterfuge, qui ne désavouent pas ce qu'ils ont dit; il a le courage de ses convictions et est prêt à les défendre. Si je me suis exprimé ainsi qu'il dit, c'est seulement parce que je croyais refléter ces opinions. Je regrette de l'avoir mal compris. Il a parlé de l'effet du tarif et de l'augmentation du prix de certains articles, des produits du porc, du bœuf et autres viandes. Je lui ferai remarquer que le Gouvernement n'a pas augmenté le tarif de ces articles.

M. HENDERSON: Non, vous ne stimulez pas les importations.

L'hon. M. FISHER: La proposition du député de Peel (M. Blain) tend au relèvement du droit sur les produits du porc, de manière à provoquer la hausse du prix.

M. BLAIN: Que le ministre se contente d'exprimer son propre avis.

L'hon. M. FISHER: Nous prétendons qu'il n'est pas nécessaire de relever les

droits pour provoquer la hausse du prix; la hausse du prix a été provoquée par d'autres causes. Le député de Peel dit qu'une députation est venue me demander de relever les droits. On m'a demandé d'envoyer des représentants en Danemark afin d'étudier la situation de l'industrie porcine. C'est ce que je me propose de faire. A mon avis, l'industrie porcine en bénéficiera davantage et cela ne créera pas d'antagonisme entre cette industrie et d'autres industries. Quant aux questions de tarif et au fait de les avoir mêlées à la discussion budgétaire, je repousse l'accusation; car l'honorable député a certainement soulevé la question et je n'ai fait que lui donner la réplique. Nous avons adopté la bonne ligne de conduite et nous obtiendrons de meilleurs résultats que si nous avions pris l'attitude qu'il suggère.

M. BLAIN: Quand j'ai appelé l'attention du ministre de l'Agriculture sur la situation de l'industrie porcine, je ne m'attendais pas à ce qu'il perdît complètement la tête, au cours de cette discussion. Il a abordé la politique fiscale du Canada et l'a traitée sous tous ses aspects, comme il a l'habitude de le faire quelquefois. Si la Chambre perd un temps précieux, à cette heure tardive de la session, pour discuter pareille question, c'est sur le ministre qu'en retombe la responsabilité. J'usais de mon droit en appelant l'attention du ministre sur une industrie spéciale, alors qu'un item du budget de l'Agriculture était en discussion; et si le ministre a consacré une demi-heure au développement de cette question, en s'étendant sur toute la question fiscale, c'est son affaire et cela intéresse la Chambre et je n'en suis point responsable.

Personne assurément ici ne saurait me rendre responsable de la tournure que ce débat a prise. Les cultivateurs, j'en suis convaincu, auraient vu d'un bon œil le ministre, au cours de son entrevue avec la députation qui s'est rendue auprès de lui et du Gouvernement, faire preuve d'autant de franchise que devant ce comité. Les populations agricoles, dit-il, demandent une législation d'exception. Lorsque la députation des cultivateurs s'est rendue auprès de lui, il y a quelques semaines, il n'a pas montré devant ces représentants de la classe agricole, le courage qu'il a déployé au sein de ce comité, en déclarant qu'il est hostile à toute augmentation de droit sur le porc. Oserait-il affirmer qu'il leur a déclaré cela? Il a ses vues, dit-il, sur cette question. Cependant il a laissé les cultivateurs se rendre en députation auprès de lui et du Gouvernement il y a quelques semaines, il leur a permis de formuler une requête spéciale dont deux ministériels ont donné lecture devant cette Chambre, requête tendant au relèvement du droit sur le porc importé au Canada. On lui a fait observer que le droit sur le porc importé au Canada est de deux cents la livre, tandis que le droit imposé sur le porc, à son entrée aux Etats-Unis est de cinq cents par livre. Les cultivateurs ont déclaré que pareil écart était contraire à leurs intérêts, puisque la concurrence s'exerce entre un marché de 7,000,000 d'habitants d'une part et un marché de 85,000,000, de l'autre côté de la frontière. Les délégués, sans aborder la discussion du tarif dans son ensemble, ont formulé une demande spéciale: c'est que le Gouvernement relève le droit sur le porc, de deux cents à quatre cents par livre. Le ministre n'a pas eu le courage de déclarer, séance tenante, à cette députation qu'il ne saurait acquiescer à pareille demande. Je permettrai volontiers au ministre de m'interrompre, s'il le désire; et en cela je fais preuve de plus de courtoisie qu'il ne m'en a témoigné, au cours du débat.

Sans doute, il a craint de s'aliéner la confiance des cultivateurs, il n'a pas eu le courage de leur déclarer carrément qu'il est hostile à ce relèvement de droit; il a congédié ces délégués en leur permettant de nourrir l'espoir qu'ils pourraient obtenir la réforme demandée. Je ne manquerai pas de dire aux cultivateurs que le ministre prétend que les populations agricoles demandent une législation d'exception, dans leur propre intérêt. D'ailleurs pourquoi n'aurions-nous pas de protection? Puisque nous établissons une loi fiscale, pourquoi les cultivateurs n'en bénéficieraient-ils pas? Je rappellerai au ministre que le député de Wentworth a donné lecture de partie de la résolution adoptée par l'association des éleveurs de porcs et voici partie de ce texte:

> Nous hésitons à importuner notre ministère à cet égard, mais ce qui nous engage à le faire c'est la situation alarmante qui existe, la production du porc ayant diminué de 50 p. 100, au cours des derniers six mois, diminution résultant des bas prix et d'une injuste concurrence; tandis que, grâce à un encouragement convenable et à nos ressources, nous pourrions doubler la production qui existait il y a six mois.

Voilà ce qu'ont déclaré ces cultivateurs. Nos populations agricoles ont voix au chapitre. Les membres du Gouvernement, y compris l'honorable ministre lui-même, ont biaisé, n'ont pas agi de bonne foi sur cette question fiscale. Le ministre se rend dans le comté d'Halton, il cite inexactement les paroles du représentant du comté (M. Henderson); il déclare aux électeurs de ce comté que leur représentant préconise l'établissement d'une muraille de Chine, contre tous les articles importés. Mon collègue rectifie l'affirmation du ministre et celui-ci accepte la rectification. Le ministre aurait pu trouver cette affirmation dans le compte rendu des débats, avant de se rendre dans le comté de Halton, s'il l'eut désiré, mais il tenait sans doute à

dénaturer le sens des paroles de mon collègue.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député doit retirer ces paroles.

M. BLAIN: Je me conformerai au règlement.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai décidé que l'honorable député ne peut pas affirmer qu'un député a voulu dénaturer le sens des paroles prononcées par un membre de cette Chambre et il faut retirer ces paroles.

M. BLAIN: Je m'incline devant la décision du président, sans qu'il soit besoin de sermon

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député ne doit pas se permettre pareille observation sur une décision du président de la Chambre.

M. BLAIN: J'ai déclaré que le ministre s'était rendu dans le comté de Halton et avait dénaturé le sens des paroles de mon collègue.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il ne convient pas de se servir de pareille expression. L'honorable député devrait se servir d'une formule moins critiquable.

M. BLAIN: Je m'incline devant la décision du président. Le député de Halton a déclaré ici même que le ministre de l'Agriculture s'est rendu dans son comté et a déclaré aux électeurs que leur représentant voulait élever une muraille de Chine, entendant par là qu'il est partisan de la prohibition totale ou de l'interdiction absolue de toutes les marchandises étrangères. Ce n'est pas là ma propre affirmation. Le député de Halton a fait cette affirmation en présence du ministre de l'Agriculture. Le ministre de l'Agriculture accepte la déclaration de mon collègue. Ce n'est pas moi qui a affirmé cela, je ne discute pas la chose, je constate simplement la situation. Pour mon propre compte, monsieur le président, je dis que le ministre de l'Agriculture induit en erreur nos cultivateurs ou cherche à les induire en erreur.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Affirmer qu'un député cherche à tromper le peuple, c'est, à mon avis, se servir de paroles qui ne sont pas autorisées par l'étiquette parlementaire. On pourrait peut-être affirmer que les paroles tombées de la bouche du député ont induit le peuple à erreur; mais affirmer qu'un député cherche à tromper le peuple, c'est là, si je ne me trompe, une infraction du règlement.

M. BLAIN: Monsieur le président, je le répète, le ministre a manqué de franchise envers nos populations agricoles, lorsqu'il a permis à une députation de se rendre auprès de lui, pour lui présenter une demande, sans avoir le courage de leur déclarer qu'il ne saurait accéder à cette demande.

Mais au cours de ce débat général, il saisit l'occasion de déclarer qu'il s'oppose au relèvement du tarif sur le porc. Le ministre a déclaré que je n'étais pas disposé à demander l'avis de la Chambre sur la question de tarif, ou plutôt qu'à titre de représentant du peuple, je signalais volontiers les fautes commises par le Gouvernement, quand ces actes ne répondent ni aux besoins ni aux vœux des classes agricoles. Le ministre le sait parfaitement, à chaque session du Parlement depuis que j'ai l'honneur de siéger ici, j'ai appelé l'attention du Gouvernement sur la situation de l'industrie agricole. A diverses reprises, j'ai saisi la Chambre de résolutions demandant au Gouvernement de relever les droits sur l'industrie maraichère. Or, le ministre de l'Agriculture, son chef et tous leurs collègues ont invariablement repoussé cette proposition. Par leurs paroles comme par leurs suffrages, ces messieurs ont dit aux cultivateurs: Nous sommes opposés au relèvement du tarif sur les produits agricoles, sur le porc, et sur tous les autres articles à l'égard desquels les cultivateurs demandent une revision du tarif. J'en conviens, l'heure est peut-être mal choisie pour saisir la Chambre de pareille question, mais je suis bien aise, toutefois, d'avoir provoqué ce débat; car, ce soir même, le ministre nous a franchement déclaré qu'il repousse ma demande et les cultivateurs comprendront parfaitement mon attitude et celle du Gouvernement. Au cours même de cette session, j'ai exposé la situation de l'industrie de l'élevage du porc, antérieurement à la réforme du tarif. Si j'eusse ajourné cet exposé jusqu'après la revision du tarif, le ministre m'aurait dit: Vous auriez dû appeler l'attention du Gouvernement sur cette question, avant la présentation du budget. Nous avons eu bien soin d'y appeler l'attention du Gouvernement avant la présentation du tarif et le Gouvernement n'a pas saisi l'occasion d'y apporter cette rectification. Le ministre ne saurait donc affirmer que les anti-ministériels n'ont pas signalé au Gouvernement la situation de cette industrie. Je le déclare sans hésitation, les cultivateurs sont convaincus qu'il irait de leur intérêt d'obtenir une protection équitable, puisque nous jouissons d'un tarif protecteur.

Si jamais l'heure sonne où nous pourrons établir un tarif moins élevé, les cultivateurs n'y trouveront pas à redire; mais ils ne sauraient voir d'un bon œil les industriels canadiens et autres intéressés bénéficier d'un régime protectionniste élevé alors qu'une protection modérée leur permet de faire une exploitation lucrative. Le ministre fait la sourde oreille à tous ces arguments, puis lorsqu'il monte à la

tribune populaire, il s'écrie: Les cultivateurs doivent prêter leur appui au Gouvernement, car nous avons grandement à cœur leur succès.

Je dois féliciter le ministre qui sans doute est de meilleure humeur maintenant, parce qu'il nous a dit qu'il allait consacrer une certaine somme à l'ouverture d'un débouché pour notre industrie porcine, dans d'autres parties du monde. Il nous dira sans doute qu'il se préoccupe ainsi de l'intérêt de l'agriculture. Je suis partisan de tout ce qui tend à rendre plus lucrative l'industrie de l'élevage des porcs.

Mais je n'hésite pas à dire que je suis opposé à un tarif qui permet et qui a permis l'an dernier, pendant six mois seulement, l'entrée au Canada sous le régime d'un tarif inférieur, du porc américain pour une valeur de un million de dollars, tandis que nous n'avons pu en envoyer qu'une très petite quantité aux Etats-Unis, sous le régime du tarif de cinq cents qu'ils imposent au porc canadien. Je crois que c'est le devoir du ministre de l'Agriculture de surveiller cette affaire et de faire en sorte, pendant qu'il s'occupe des manufacturiers et d'autres fabricants, qu'il puisse accorder un peu d'attention aux intérêts des agriculteurs. Je crois que les agriculteurs connaissent leurs affaires et quand ils s'adressent au Gouvernement et lui disent que le tarif devrait être augmenté de deux à quatre cents la livre, je suis un de ceux qui sont persuadés que les agriculteurs savent ce qui leur manque et je suis content d'entendre le ministre déclarer franchement qu'il est opposé à la demande des agriculteurs.

L'hon. M. FIELDING: Il me semble qu'il s'est produit quelque différence d'opinion relativement à la politique économique chez mon honorable ami de Halton (M. Henderson). J'avoue que j'avais pensé qu'il était plutôt un protectionniste à outrance, mais il a donné à entendre ce soir qu'il n'en n'était pas ainsi. Je dois dire que ce que nous avons entendu ce soir est plus conforme à l'idée de l'ancien libre-échange que nous ne nous attendions à en trouver de ce côté de la Chambre. Mais il est réellement malheureux de constater cette différence d'opinion parmi des hommes qui ont jusqu'ici été fiers de se déclarer protectionnistes. S'il existe une différence d'opinion au sujet de l'honorable député de Halton, je suis sûr d'autre part qu'il n'y a pas de changement d'opinion dans les vues nettement protectionnistes de l'honorable député de Peel (M. Blain).

M. BLAIN: Pour les produits agricoles.

L'hon. M FIELDING: Quoi qu'on puisse dire relativement aux opinions de ses collègues, lui-même est un protectionniste à outrance. Sur les produits agricoles, dit-il? Mon honorable ami veut-il prétendre qu'il va être un libre-échangiste sur toute autre chose et un protectionniste acharné sur les produits agricoles? Cela tendrait à prouver que les agriculteurs cherchent à obtenir quelques lois d'exception, et en leur nom je nie qu'il en soit ainsi.

Je dis que les agriculteurs ne désirent pas qu'on leur accorde aucun avantage qui ne sera pas donné également à toutes les autres branches de l'industrie. Je m'oppose aux droits que croit avoir mon honorable ami de se lever de l'autre côté de la Chambre et de parler avec hauteur au nom de son parti et de nous dire ce que nous devrions faire relativement à la question du tarif. Je tiens à déclarer à mon honorable ami qu'il a été dénoncé par une autorité importante dans le parti conservateur.

M. BLAIN: Je tiens à dire que lorsque je parle en Chambre je parle en mon nom.

L'hon. M. FIELDING: Ah!

M. BLAIN: Mon honorable ami ne constatera pas que je parle au nom de mon parti. On doit s'attendre qu'avec un parti aussi progressiste que le nôtre il doit y avoir des personnes qui ont des idées différentes.

L'hon. FIELDING: C'est parfait, mais je pense plutôt que mes honorables amis de la gauche ont une politique sur cette question de tarif qui a eu des noms variés, mais qui a été dernièrement connue sous la formule déjà presque oubliée de "protection adéquate". Nous avons eu une discussion de tarif au cours de cette session. Mon honorable ami a pris part au débat. Je ne me souviens pas qu'il ait parlé seulement pour lui-même. Je ne me souviens pas qu'il ait dit: Je sais que les députés qui siègent autour de moi n'ont pas confiance en mes vues et je suis seul de mon opinion. Je ne crois pas que mon honorable ami se soit exprimé de cette façon. Je crois que quand il a la prétention qu'il a exprimée, à savoir que le Gouvernement devrait faire ce qu'il veut qu'il fasse, il tente de créer l'impression qu'il veut parler de ce que son parti politique demande au Gouvernement de faire. S'il prétend exprimer son opinion personnelle, je dis que cette opinion mérite le plus grand respect, mais je ne crois pas que mon honorable ami ait habituellement donné l'impression qu'il occupait relativement à cette question une position d'isolement magnifique. Je constate qu'après que mon honorable ami eût prononcé son discours sur le tarif, il y a quelques jours, un très bon journal lui a consacré quelque attention.

M. BLAIN: Je n'ai pas vu cela.

L'hon. M. FIELDING: Alors, mon honorable ami sera très content si je lui en

donne lecture. J'espère que je pourrai harmoniser aux vers du poête la musique de ma parole:

Nous supposons....

Dit ce journal conservateur:

....que toute branche spéciale d'industrie pour laquelle on reclame davantage de protection, a droit à présenter ses réclamations particulières quelque douteux que soit un cas que l'on puisse imaginer. Mais, quand on entend proclamer comme M. Blain, de Peel, l'a fait, qu'il devrait y avoir un tarif assez élevé pour fermer l'entrée du Canada à toute marchandise que nous pouvons fabriquer, on est disposé à exprimer son étonnement. M. Blain est conservateur. Si le parti devait adopter ses vues, nous croyons qu'il se ferait un tort grave et qu'il resterait probablement indéfiniment loin du pouvoir au Canada. Nous doutons qu'il ait jamais eu un pays dans lequel une pareille doctrine ait pu être émise, et au moment actuel, quand dans le pays et la forteresse de la protection élevée nous voulons dire les Etats-Unis, il s'est produit une révolte populaire, qui force les protectionnistes en tant que parti de gouvernement à diminuer le tarif, nous pensons que c'est un moment très inopportun pour le parti conservateur au Canada d'aller plus loin qu'il l'a fait dans le sens d'un tarif élevé.

Je ne me crois pas le droit d'occuper l'attention du comité par la lecture de tout cet article, mais si quelque honorable député désire lire ce que cet important journal conservateur dit sur cette question, je serai très heureux de lui faire passer le journal.

M. J. A. CURRIE: Quel est le nom du journal?

L'hon. M. FIELDING: Je dirai à mon honorable ami le nom du journal dans un instant.

Le Canada pourrait produire, c'est-à-dire-manufacturer des quantités de choses qu'il serait folie d'essayer de produire. Si le pays devait adopter une formule comme celle de M. Blain, à savoir que nous devrions fermer la porte à toute marchandise que nous pouvons produire, nous fermerions l'entrée à une grande quantité de produits manufacturés que nous pourrions certainement produire au Canada, mais seulement à un prix comparativement si élevé, que si notre population était forcée de payer en proportion les prix de détail, la dépense du coût de l'existence serait augmentées d'un façon désespérante. Nous pensons que la population du Canada refuserait de se laisser imposer plus longtemps un pareil état de chose. Dans tous les cas, quoi qu'on puisse dire pour tolérer une telle doctrine dans l'est du Canada, il y a aucune chance que l'ouest du Canada puisse l'admettre, et ainsi au simple point de vue de parti, si le parti conservateur espère faire quelque gain dans les provinces des prairies—ou il a besoin de gagner s'il veut réussir—le moins qu'il pourra dire au sujet du protectionnisme élevé, le mieux ce sera. Le Canada a un tarif suffisamment élevé pour contribuer efficacement à la solidarité nationale. Un tarif assez élevé pour donner complète protection à chaque industrie canadienne qui a une bonne raison d'exister, un tarif apparemment bien calculé pour produire un revenu aussi grand que notre gouvernement en a besoin pour son administration. Nous prétendons par conséquent que c'est un bon tarif que l'on devrait laisser intacte, excepté quand des opérations illégales de coalitions commerciales veulent se mettre à l'abri derrière ce tarif.

Telle est la déclaration d'un journal conservateur du Canada. C'est-à-dire la déclaration de l' "Evening Journal," d'Ottawa. Mais quelqu'un pourrait dire que c'est simplement une opinion particulière? L' "Evening Journal" d'Ottawa, est publié par un personnage qui a été candidat du parti conservateur dans la ville d'Ottawa, et le soir qui a précédé la publication de cet article, il avait été choisi pour être le président de l'association conservatrice d'Ottawa. Ainsi ce parti dit adieu à la protection adéquate.

M. HENDERSON: J'avoue que j'ai été plus que surpris d'entendre le ministre des Finances déclarer qu'il avait cru que dans le passé j'avais été un protectionniste acharné. Sans doute, il a dû penser que j'appartenais à son groupe. Ne peut-il pas se souvenir que d'année en année, de jour en jour, je me suis opposé au tarif de protection élevée du ministre des Finances, du moins contre le système de taxes élevées—ce que je crois que le ministre prétend être de la protection acharnée.

L'hon. M. FIELDING: J'ai lu l'article; je n'ai rien prétendu.

M. HENDERSON: Ne m'a-t-il jamais entendu reprocher au Gouvernement d'avoir imposé deux millions de dollars par an sur le luxe du pauvre, son tabac, quand on degrève son vin? Ne m'a-t-il jamais entendu lui reprocher le tarif élevé qu'il a imposé sur le sucre qui est consommé dans chaque famille? La politique du parti conservateur admettait en franchise le sucre brut, et seulement au dernier moment pour les besoins du revenu l'ex-ministre des Finances a été forcé d'imposer un demi sou par livre sur le sucre, taxe qui aurait été sans doute enlevée, d'accord avec la politique du parti conservateur, aussitôt que le mal aurait été réparé. Durant la session actuelle le ministre des Finances ne m'a-t-il pas entendu reprocher très souvent au Gouvernement d'avoir augmenter les droits sur les articles de consommation ordinaire et de nécessité absolue. Il parle de l'Ouest...

L'hon. M. FIELDING: J'ai simplemenut lu l'article.

M. HENDERSON: Alors vous êtes responsable de tout ce qu'il dit.

L'hon. M. FIELDING: Non!

M. HENDERSON: L'honorable ministre fait suivre l'article d'un petit commentaire.

L'hon. M. FIELDING: Très petit.

M. HENDERSON: Juste assez pour essayer de faire croire à la population de l'Ouest que le parti conservateur n'avait pas une politique qui lui était favorable. Mais il n'a pas dit à la population de l'Ouest que si elle s'en allait tuer un ours ou un renard ou un poulet, le parti libéral avait augmenté le droit sur les fusils de 20 p. 100 à 30 p. 100.

M. TALBOT: Que dites vous des gophers?

M. HENDERSON: Mon honorable ami a pu se nourrir de gophers, mais habituellement la population blanche ne les mange pas. Quoi qu'il en soit je ne crois pas qu'elle tire sur les gophers, je crois qu'elle les attrape avec des pièges. Mais quoi qu'il en soit je plaisante seulement et je n'ai pas l'intention de dire quelque chose de blessant à l'adresse de l'honorable député. Je prétends que tant que le Gouvernement tire son revenu du tarif il ne s'inquiète pas de savoir qui est maltraité. Il dit à l'homme de l'Ouest qu'il peut acheter son fusil en Angleterre et obtenir le bénéfice de la préférence, mais en réalité ce fusil est importé principalement des Etats-Unis et non d'Angleterre, et on l'impose de 30 p. 100. Je vois que le ministre des Douanes sourit quand je parle du tarif de préférence. Il pense que la préférence amène de l'argent dans le Trésor; mais il met de l'argent dans la poche des manufacturiers anglais et le canadien paye le compte.

Qu'on me permette d'expliquer à mes collègues de l'Ouest l'effet de ce tarif qu'on prétend être uniquement de revenu; en voici quelques exemples. Le ministre des Finances nous reproche d'avoir à peu près oublié les mots "protection adéquate"; mais le fait est que nous n'avons pas besoin de protection adéquate, vu que le Gouvernement nous a donné quelque chose de plus que la protection adéquate. Je leur ai souvent entendu demander quel était le sens des mots "protection adéquate", mais pour se renseigner il leur aurait suffi de consulter le dictionnaire. Il m'a toujours paru assez certain que cela voulait dire un tarif assurant au producteur et au fabricant canadien une part raisonnable du marché canadien pour ces produits.

M. CLARK (Red-Deer): L'honorable député acceptera-t-il la définition de protection adéquate qui lui a été donnée par son chef?

M. HENDERSON: J'ignore quelle était cette définition, mais j'ai le plus grand respect pour toute opinion exprimée par mon leader.

M. CLARK: L'honorable député me permettra-t-il de lui dire que dans le cours de la session de 1902, M. Borden l'a défini: un tarif contre les Etats-Unis aussi élevé que celui de ce pays contre nous.

M. STAPLES. Je mets l'honorable député (M. Clark) au défi de trouver cela dans le compte rendu des débats.

M. GEORGE TAYLOR: M. Borden n'a jamais fait cette déclaration.

M. HENDERSON: Je ne me souviens pas que le leader de la gauche ait fait cette déclaration en 1902; c'est un homme très prudent qui ne fait pas de déclaration à la légère. Au reste, ce qui était bon pour le tarif en 1902 pourrait n'être pas très bon aujourd'hui.

M. ARMSTRONG: M. Borden n'a jamais dit pareille chose.

M. HENDERSON: Il y a cinq ans, un droit de 25 p. 100 fournissait une mesure suffisante de protection sur un soulier de femme; mais il y a deux ans, le ministre de l'Agriculture a porté ce droit à 30 p. 100. Le tarif change suivant les conditions. Je ne me souviens pas que M. Borden ait jamais fait la déclaration qu'on lui attribue; et sans doute demain l'honorable député de Red-Deer cherchera à nous convaincre, livre en main, de l'exactitude de son affirmation; mais dans tous les cas l'affaire ne porte pas à conséquence. J'ai ma propre idée de la signification du terme "adéquate", et l'honorable représentant de Red-Deer, qui est un homme instruit, a aussi une bonne idée de ce que le mot veut dire. Le ministre des Finances en a une idée plus juste qu'aucun de nous, car c'est un homme instruit et qui a étudié toutes ces choses; mais je n'ai jamais cru que protection adéquate voulait dire autre chose qu'un tarif assurant au producteur canadien une part raisonnable du marché canadien, et la perspective d'un bénéfice raisonnable sur ces capitaux.

Je ne sais trop si l'honorable représentant de Red-Deer est satisfait de cette définition; mais dans tous les cas, c'est l'interprétation que j'en fais. Nous ne demandons rien de plus qu'une protection adéquate, bien que le ministre de l'Agriculture soit disposé à accorder sur les souliers de femme plus que la protection adéquate. Le ministre des Finances est prêt à relever les droits sur les fusils de chasse de 20 p. 100 à 30 p. 100, et pourtant, un droit de 20 p. 100 fournissait une protection adéquate. Le Gouvernement s'est montré désireux aussi de faire payer aux dames de l'Ouest qui ont besoin de casaques, man-

teaux et mitaines en fourrures dans ce froid climat, des droits donnant plus que la protection adéquate. Là où je ne suis plus d'accord avec le ministre des Finances . . .

L'hon. M. FIELDING: Vous et moi nous sommes d'accord sur tout.

M. HENDERSON: Vous avez peut-être raison; je suis un protectionniste modéré, raisonnable, et le ministre des Finances n'éprouve aucune difficulté, j'en suis sûr, à s'appliquer le même qualificatif. Si l'on chicane sur le sens du mot "protectionniste", je prierai le ministre des Douanes de réduire les droits sur les biscuits au dessous de 27½ p. 100. Je ne prétends pas que ce soit là plus qu'une mesure adéquate de protection; je crois qu'un droit de 27½ p. 100 fournit une protection adéquate; si ce droit fournissait plus que la protection adéquate, j'ai assez de confiance dans le ministre des Douanes pour croire qu'il abaisserait le tarif.

L'hon. M. PATERSON: Très bien! très bien!

M. HENDERSON: Personne ne lui demande de relever ce droit. D'honorables députés de la droite nous ont dit ce soir que nous n'avions jamais critiqué le tarif. Comment pourrions-nous le critiquer?

L'hon. M. FIELDING: Très bien! très bien!

M. HENDERSON: Il est assez élevé. Le ministre des Finances dit: Très bien; mais personne de ce côté-ci de la Chambre n'a demandé de relever les droits sur un grand nombre d'articles. Si le ministre des Finances désire connaître mon opinion sur le tarif, je vais la lui donner: A mon avis, les droits sont suffisamment élevés; ce qu'il faudrait c'est un remaniement. Les droits sont trop élevés sur certains articles et ne le sont pas assez sur d'autres. Par exemple, ils sont trop élevés sur le tabac, et pas assez sur le vin. Je ne sache pas que personne demande un relèvement général du tarif; s'il en était ainsi, vous me verriez m'y opposer. Le programme libéral n'était pas de relever le tarif sur tous les points. Les libéraux se sont bornés à le relever un jour sur un article, et le lendemain sur un autre. Ils ont opéré ces relèvements d'une manière tellement sournoise que les gens de l'Ouest, comme ceux de l'Est, ne se sont pas aperçus tout d'abord qu'il y avait eu relèvement; et c'est ce qui a permis à nos adversaires de parcourir le pays en se vantant d'être les partisans d'un tarif peu élevé. Ils savent qu'il n'en est rien.

Ils nous parlent de leur tarif préférentiel; mais le ministre des Finances nous a dit, l'autre jour, à peu près, que c'était une malédiction pour le pays, les planteurs des Antilles en ayant profité pour former une coalition. Ils ont relevé les droits sur la toile de 25 à 30 p. 100; et le producteur de toile de la métropole relève le prix au point que, une fois les droits ajoutés, les prix sont à peine inférieurs à ce qu'il nous faudrait payer en important l'article des Etats-Unis. Voici une liste des articles dont les prix ont augmenté, d'après un tableau préparé par des fonctionnaires du Gouvernement:

Articles.	Prix 1897.	Prix, 1907.
Coton à chemises	15 cents.	18 cents.
Toile à draps	22 "	32 "
Coton écru	5 "	8 "
Indienne	12½ "	15½ "
Mousseline	25 "	30 "
Guingamp	12½ "	15 "
"Denim"	15 "	20 "
Coutil	18 "	25 "
Literie	15 "	20 "
Flannelle-coton	8 "	10 "
Coton ouaté	9 "	14 "

Inutile de prolonger l'énumération; je pense en avoir indiqué assez pour faire voir que ce tarif stimule l'importation plutôt que la production. Sous le régime conservateur qui consistait à stimuler la production sur les fermes et dans les fabriques, la population se procurait les articles nécessaires à des prix raisonnables; mais sous ce nouveau régime qui consiste à stimuler l'importation en vue d'augmenter les recettes, vous voyez les prix qu'il nous faut payer. Il est possible que nous obtenions les marchandises grevées d'un droit moins élevé; mais quel avantage y trouvons-nous s'il faut payer 30 ou 40 ou 50 p. 100 de plus sur le prix de la marchandise? Je ne vois pas que ce soit un grand avantage pour nous d'être à même de faire regorger la caisse publique d'argent que nous appliquons à la construction de ponts municipaux ou de quais dans les endroits où il n'y a pas d'eau, ou à exécuter beaucoup de choses dont le pays n'a aucun soin, si en fin de compte cet argent a été soutiré à la population, laquelle est forcée de payer plus cher les articles de consommation courante. Je pense avoir bien fait comprendre au ministre mon attitude sur le tarif. Je suis protectionniste modéré.

Je ne suis pas d'avis de relever le tarif simplement en vue de grossir les recettes. Ce qu'il nous faut c'est un remaniement du tarif. Si j'avais carte blanche, je réduirais à 10 p. 100 les droits sur les machines agricoles. Je dirais aux fabricants de faucheuses et de moissonneuses: Si vous ne réduisez pas les prix de 10 p. 100 par rapport aux prix de l'année dernière, je vais abaisser les droits. S'ils refusent de réduire leurs prix, abaissez le tarif. Mais ils réduiront les prix; j'ai assez de patriotisme pour désirer que ces articles soient fabriqués au Canada. Le Gouvernement devrait utiliser le tarif comme moyen de règlementation du prix des articles fabri-

qués. L'honorable ministre des Finances nous a dit que les habitants du Nord-Ouest demandaient un tarif peu élevé. Alors, pourquoi ne réduit-il pas à 10 p. 100 les droits sur les machines agricoles. L'honorable représentant de Grey-sud (M. Millar) nous a dit l'autre jour que le Gouvernement avait réduit à 17½ p. 100 les droits sur les charrues et quelques autres machines agricoles. Le ministre des Finances a dû être surpris, comme je l'ai été, de cette déclaration. J'espère que l'honorable représentant de Grey-sud ne se proposait pas de faire circuler son discours dans le Nord-Ouest. Les deux seuls articles sur lesquels les droits aient été abaissés à 17½ p. 100 sont les faucheuses et les moissonneuses lieuses. Si le ministre désire faire quelque chose pour l'Ouest, il est certaines classes de marchandises sur lesquelles il devra réduire les droits. Je ne pense pas que les habitants de l'Ouest soient libre-échangistes; je ne pense que même l'honorable représentant de Red-Deer (M. Clark) exige l'abolition de tous les droits; les habitants de l'Ouest sont disposés à contribuer leur quote part aux recettes du fisc. En ce qui regarde les machines agricoles, je dis: abaissez les droits, sur ces machines lourdes et coûteuses dont le fabricant ne souffrira pas trop d'une telle réduction, notamment en ce qui regarde les droits sur les faucheuses et les moissonneuses lieuses. En effet, les fabricants de ces machines font un gros commerce d'exportation et ne sont pas dépendants du marché domestique. Ils font un gros commerce d'exportation, et si le marché canadien devait leur être enlevé, ils pourraient vivre du commerce étranger.

M. TALBOT: Que dites-vous des droits sur les voitures légères et carosses?

M. HENDERSON: Les droits sur ces articles sont exactement au taux que l'honorable député a déclaré être juste.

M. TALBOT: Protection adéquate.

M. HENDERSON: Ils sont au taux que son Gouvernement a fixé. S'il y trouve à redire, il devra s'en plaindre au ministre des Finances ou au ministre des Douanes. Je ne pense pas qu'il le fasse, car il a approuvé de son vote la fixation de ces droits par le Gouvernement au taux où ils sont aujourd'hui.

L'hon. M. PATERSON: Si la députation veut bien prêter l'oreille à un de ses membres qui n'ouvre pas souvent la bouche, comme elle l'a prêtée au discours de l'honorable député préopinant, je promets d'être court. L'honorable député a mentionné un article qui mieux qu'aucun autre me permettra de faire saisir la différence entre les deux partis politique en matière de tarif.

Il dit que le gouvernement conservateur a mis le sucre brut sur la liste des produits admis en franchise. Cela est vrai. Nous l'avons frappé d'un droit, et voilà où en est la différence. Elle consomme du sucre raffiné. Mes honorables amis de la gauche ont imposé un droit de 80 sous sur le sucre raffiné. Le peuple a dû payer ce droit dont pas un sou n'est allé au Trésor, parce que le sucre brut était admis en franchise. Tout est allé aux raffineurs. Le gouvernement précédent n'a pas eu de revenu du droit qu'il a imposé, mais le consommateur a payé 80 sous sur chaque 100 livres qu'il a consommée. Qu'avons-nous fait? Nous avons imposé une taxe sur le sucre brut et nous avons ainsi retiré des millions pour le Trésor. Avons-nous augmenté le prix payé par le consommateur? Non, certainement, parce que les gens ne consomment pas de sucre brut. Mon honorable ami rit.

M. HENDERSON: Je ris de l'idée que le droit sur le sucre brut n'en a pas augmenté le prix.

L'hon. M. PATERSON: Sous le gouvernement de mes honorablees amis, il n'y avait pas de droits sur le sucre brut, mais le peuple payait sur le sucre raffiné qu'il consommait 80 sous par 100 livres. Nous avons eu pour programme d'imposer un droit sur le sucre et cela a fait entrer des millions dans le Trésor, et le peuple ne paye pas plus pour le sucre qu'il consomme.

En vertu du programme du parti conservateur, le peuple a payé sur le sucre qu'il a consommé 80 sous par 100 livres, mais tout cela est allé au raffineur. Le sucre n'est pas plus cher maintenant parce que nous ne donnons au raffineur que 36 sous de protection, tandis que les membres de la gauche lui donnaient 80 sous. C'est ainsi que notre tarif est arrangé. Lorsque l'honorable député parle des biscuits, cet article est tout comme un bon nombre d'autres articles dans le tarif. Les droits sont moins élevés aujourd'hui qu'ils ne l'étaient alors. Sur tous les changements qui ont été faits, sur les centaines et les centaines d'articles dans le rapport du Commerce et de la Navigation—et il y a de quinze à seize cents articles différents—vous n'en trouverez pas une dizaine qui sous le tarif général soient plus élevés que sous leur propre tarif et les $60,000,000 ou $80,000,000 de marchandises britanniques bénéficient d'une réduction de 33⅓ p. 100. Ce que nous avons fait pour le sucre, nous l'avons fait pour les autres produits manufacturés. Nous avons abaissé les droits en nombre de cas, mais cela n'a fait aucun tort au manufacturier, parce que nous avons réduit le tarif sur sa matière première.

Un mot au sujet de l'allusion faite par mon honorable ami le ministre de l'Agri-

culture au discours de mur de Chine de l'honorable député de Halton. Je suis certain qu'il acceptera l'explication de l'honorable ministre. Tout ce que je puis dire à mon honorable ami de Halton (M. Henderson) c'est que si j'eusse été là et si j'eusse prononcé un discours, j'aurais en toute bonne foi dit ce qu'a dit l'honorable ministre de l'Agriculture. J'ai compris que l'honorable ministre avait dit qu'il mettrait un mur de Chine autour du pays, ou quelque chose dans ce sens, et qu'il exclurait tout ce que nous pouvons produire. J'ai également compris que l'honorable député de Peel (M. Blain) a dit qu'il exclurait tout ce que nous pouvons produire ou fabriquer dans le pays.

M. J. CURRIE: L'honorable ministre peut-il dire à la Chambre quelle différence il y a entre le sucre brut ordinaire et la cassonade brune fabriquée par les raffineurs à Montréal?

L'hon. M. PATERSON: Les sucres qui sont admis en franchise sont les sucres qui sont au-dessous du n° 16, étalon de Hollande.

M. J. A. CURRIE: Le commerce a maintenant l'habitude de se servir du sucre granulé. Mais lorsque le gouvernement de l'honorable ministre est arrivé au pouvoir on se servait en majeure partie de la cassonade brune ordinaire, et le parti conservateur avait raison de l'admettre en franchise.

L'hon. M. PATERSON: Mon honorable ami a tout simplement établi que sous le régime de la politique nationale, le peuple était obligé de se servir de sucre non lavé.

M. J. A. CURRIE: Mon honorable ami aime beaucoup cette petite plaisanterie.

L'hon. M. PATERSON: Ce n'est pas une plaisanterie, c'est un fait.

M. J. A. CURRIE: Il croit être le seul en cette Chambre qui sache quelque chose au sujet du tarif. Qu'il me soit permis de lui démontrer que la concurrence du sucre de betterave de l'Allemagne, qui est un sucre blanc granulé, a forcé nos raffineurs à faire du sucre blanc granulé avec le sucre de canne brut, et aujourd'hui tout le monde achète le sucre blanc granulé et pas une seule livre de cassonade. La cassonade qui vient des Antilles et qui était alors admise en franchise est aussi bonne que le sucre brut du commerce que vous achetez des fabricants à Montréal.

L'hon. M. PATERSON: Mais à son entrée, elle était assujettie à un droit de 80 sous par 100 livres.

M. J. A. CURRIE: Elle l'est maintenant.

L'hon. M. PATERSON: Elle l'était alors Oh! vous ne sauriez rien m'apprendre en fait de sucre.

M. J. A. CURRIE: Un instant, puisque je suis debout; je ne veux pas retarder les estimations. Je crois que nous ferions mieux de revenir à quelques-uns de ces item agricoles. Les honorables membres de la droite ne cessent de faire croire qu'il y a une différence entre le manufacturier et le cultivateur. A mon avis, le cultivateur est le plus grand manufacturier du pays. Il emploie plus de main-d'œuvre que tout autre. Il paie plus pour ses outils et en emploie plus que les autres producteurs et il travaille plus fort que tout homme appartenant à d'autres classes. S'il y a quelqu'un qui devrait être protégé à mon avis c'est bien le cultivateur, car il produit au moins 65 p. 100 des productions de notre pays.

Je me propose maintenant de vous soumettre quelques chiffres que j'ai recueillis, et je donnerai à l'honorable ministre des Finances et à l'honorable ministre de l'Agriculture, toute la nuit pour y réfléchir. J'ai feuilleté le rapport du ministère du Commerce pour faire un relevé des articles que nous importons et que nous pourrions et que nous devrions produire au Canada.

J'ai constaté d'abord que nous importons pour $1,649,574 d'animaux de ferme et pour $16,524,968; cela ne nous empêche pas de proclamer le Canada un grand pays agricole, et cela n'empêche pas le Gouvernement de se vanter de favoriser l'Ouest dont les principaux produits sont les céréales.

Nous avons importé pour $5,312,798 de fruits. Les fruiticulteurs se plaignent de ne pas être suffisamment protégés contre la concurrence de leurs rivaux des Etats-Unis qui peuvent mettre leurs produits sur le marché canadien, plus à bonne heure qu'eux.

Nous avons importé pour $2,987,556 de gants et mitaines, articles qu'autrefois nos pères et nos mères fabriquaient eux-mêmes. Autrefois le Canada produisait de grandes quantités d'huile à essieux et l'an dernier nous en avons importé pour $878,268. Les peaux vertes sont un produit des animaux de nos fermes, et on pourrait croire que le Canada produit toutes les peaux dont nous avons besoin, mais, l'an dernier, nous en avons importé pour $4,908,871. Nous prétendons cependant être un grand pays d'élevage et nous nous vantons de ne rien épargner pour protéger les intérêts des cultivateurs.

Nous avons importé pour $35,405 de miel. Le houblon est un produit que l'on cultive dans le comté de Kent et dans tout l'ouest de la péninsule d'Ontario; nous avions l'habitude d'en exporter, or l'an dernier nous en avons importé pour $235,823.

Passons maintenant aux cuirs et aux articles en cuir; on pourrait croire que puisque nous importons des peaux, nous fabriquons notre cuir, et cependant nous avons importé pour $3,780,303 de cuir et d'articles en cuir. Le lait est assurément un produit du pays, et l'an dernier nous en avons importé pour $199,624. C'est la même chose pour les plants et les arbres; nous avons des pépinières et cependant nous en avons importé pour $276,683.

En provisions de bouche, telles que beurre, fromage, etc., nos importations de l'an dernier se sont élevées à $4,655,980, et l'on nous répète sans cesse que le cultivateur canadien n'a pas besoin de protection.

Le Canada devrait produire suffisamment de graine de semence et de racines, et nous en importons pour $4,559,454. Quant au sucre, le Gouvernement prétend avoir tout fait pour encourager cette industrie et tout le monde admet qu'elle devrait réussir au Canada. Une ou deux usines ont prospéré, mais soit par manque de protection ou autrement, les autres ont fermé leurs portes. Le résultat en est qu'au lieu de produire notre propre sucre comme l'Allemagne et la France, qui sont dans des conditions identiques quant au sol et au climat, nous avons importé l'an dernier pour $12,433,111 de sucre.

Nous arrivons maintenant au tabac. L'honorable ministre de l'Agriculture (M. Fisher) demande dans son budget un crédit destiné à encourager la culture du tabac dans ce pays. L'industrie fait certainement beaucoup de progrès et nos cultivateurs ont démontré clairement qu'ils peuvent produire un tabac comparable à celui d'aucun autre pays. Or, au lieu de protéger les producteurs de tabac d'Ontario, nous importons pour $4,356,820 de cet article.

L'hon. M. FIELDING: L'honorable député (M. Currie) voudrait-il un droit plus élevé sur le tabac?

M. J. A. CURRIE: Je dis qu'il faudrait prendre les moyens d'encourager la culture de cet article dans le pays. Je suis convaincu que si cette industrie était convenablement encouragée, dans quelques années nous pourrions, non seulement suffire à notre consommation, mais nous exporterions du tabac.

Si le ministre des Finances veut consulter les anciens documents officiels, il constatera qu'il y a 40 ou 50 ans, le Canada exportait du tabac; mais il ne voudra pas remonter aussi loin.

Viennent ensuite les légumes frais; c'est là une industrie à laquelle l'honorable député de York-centre (M. Wallace) semble porter beaucoup d'intérêt. L'an dernier nous avons importé pour $1,117,253 de légumes frais.

En dernier lieu, viennent les laines et les lainages—des articles qui, de l'aveu de tous, devraient être produits au Canada. L'an dernier nos importations de laines et lainages ont atteint le chiffre de $23,145,-029. Il n'y a pas le moindre doute qu'une grande partie de ces marchandises pourrait être fabriquée dans le pays. A quel chiffre s'élèvent l'importation de ces articles qui, toutes, pourraient être produits au Canada? L'an dernier la production du blé dans le Nord-Ouest a été évaluée à environ $80,000,000; or, les importations des articles qui viennent ici faire concurrence aux produits de nos fermes, se sont élevées à $87,157,628.

L'honorable ministre des Finances (M. Fielding) est doué d'un esprit si souple, si délié, si subtile, que je n'ai aucun doute qu'il va demander si je suis protectionniste, ou libre-échangiste ou rien du tout. Mais je pourrais lui répondre que je trouve aujourd'hui le parti libéral exactement dans la situation où il était en 1878, quand l'honorable Alexander Mackenzie a été défait. A cette époque la politique du parti libéral était un tarif de revenu, et c'est ce que le Gouvernement prétend que nous avons à présent. Cette question d'un tarif de revenu n'a pas été discutée sur les "hustings" depuis 1878, et ses partisans furent tellement écrasés que ce n'est que depuis quelques années que nous avons commencé à en entendre parler de nouveau.

Mon honorable ami n'ignore pas que sir John Macdonald a démontré qu'un tarif de revenu était celui qui faisait peser la plus grande partie des impôts sur le cultivateur et sur l'ouvrier et opposa la politique nationale à celle de M. Mackenzie. Ce n'était pas une politique de protection à outrance, mais une redistribution de l'impôt de manière à protéger les industries susceptibles de réussir dans le pays, tout en prélevant un minimum d'impôt sur le peuple.

Je conseillerais à l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) de lire les discours prononcés pendant la campagne de 1878. Il y trouverais une grande différence entre le libre-échange et un tarif de revenu et une grande différence aussi entre la politique nationale et une politique de protection à outrance.

Je ne crois pas qu'il y ait un seul conservateur qui soit en faveur d'une protection excessive, bien qu'on nous reproche d'être partisans d'une protection outrée. J'ai toujours compris que la protection, comme la voulait sir John Macdonald, et tout le parti conservateur, est au vrai sens du mot, la politique nationale de ce pays.

Pourquoi les cultivateurs ont-ils de la difficulté à vendre leurs produits? Quand les temps étaient prospères aux Etats-Unis nos cultivateurs n'avaient pas à se plaindre et ils écoulaient facilement leurs produits à des prix rémunérateurs. Mais de-

puis deux ou trois ans une crise sévit aux Etats-Unis et les cultivateurs de ce pays ne trouvant pas à écouler leurs produits, les expédient au Canada à prix réduits et nos cultivateurs sont obligés d'accepter des prix inférieurs à ceux des années précédentes.

Je crois m'être écarté un peu du sujet, mais pour ma part, j'ai la conviction que la prospérité du pays réside dans une protection raisonnable étendue à nos produits agricoles.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Le débat s'est beaucoup élargi. Je n'ai aucune intention de l'empêcher si le comité désire réellement discuter la question du tarif; mais je crois devoir lui rappeler que l'item en discussion se rapporte à l'encouragement de l'industrie des bestiaux.

M. MICHAEL CLARK: Je suis bien certain, monsieur le président, qui ni vous ni le comité n'aurez à me reprocher la longueur des remarques que j'ai à faire, car depuis le commencement de ce débat, je pense, comme vous, que cette discussion sur le tarif, aurait été plus à sa place lorsqu'il s'agissait de discuter l'exposé budgétaire du ministre des Finances.

J'avoue que c'était une liberté pardonnable si j'ai demandé à mon honorable ami le député d'Halton (M. Henderson) la permission de lui faire faire connaissance avec la définition que son chef donnait de la protection adéquate en 1902. Avec sa courtoisie habituelle il m'a accordé cette permission. J'ai ici la définition que je lui ai alors donnée, et j'espère que la Chambre admettra que je la répète textuellement, vu que j'en ai pris note à l'instant même; j'ai dit que par protection adéquate, son chef entendait "un tarif contre les Etats-Unis au moins aussi élevé que celui des Etats-Unis contre nous." Mais mon honorable ami n'est pas seulement un homme courtois, c'est aussi un vieux parlementaire et un homme avisé; il était trop prudent pour me contredire, car il savait que j'avais raison. Il avait sur son collègue de Macdonald (M. Staples) l'avantage d'être doué d'une meilleure mémoire et de mieux se rappeler les paroles de son chef. C'est pourquoi il ne s'est pas exposé comme l'a fait l'honorable député de Macdonald. Quelques députés de la gauche lui ont donné un appui moral en proclamant que l'honorable chef de l'opposition n'avait jamais dit ce que je venais de lui faire dire. Aujourd'hui, j'ai entre les mains les "Débats" de 1902, et je citerai un passage du discours de l'honorable chef de l'opposition qui se trouve à la page 1364 du 1er volume:

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

M. STAPLES: Mon honorable ami a demandé à l'honorable député d'Halton s'il accepterait la définition de la protection adéquate donné par son chef; l'honorable député d'Halton répondit dans l'affirmative et moi j'ai répondu que l'honorable chef de l'opposition n'avait jamais donné cette définition de la protection adéquate. Je le dis encore et je défie mon honorable ami de trouver dans les "Débats" que l'honorable chef de l'opposition a défini la protection adéquate en ces termes.

M. M. CLARK: Si cela n'ennuie pas trop la Chambre je reprendrai la question telle que l'a posée l'honorable député de Macdonald. Le discours dont je citais . . .

M. GEO. TAYLOR: J'en appelle au règlemet. Ce débat est tout à fait étranger à la question qui nous occupe.

Je crois que nous devrions nous en tenir à l'item qui fait l'objet de cette discussion. Nous nous en sommes éloignés considérablement et je demande que nous y revenions.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: L'objection soulevée par l'honorable député de Leeds (M. Taylor) est certainement juste. Depuis une heure nous ne sommes plus pour ainsi dire dans la question. Je n'ai pas cru devoir insister sur l'observation du règlement car le comité a semblé vouloir discuter le tarif en général; mais, maintenant que l'on demande formellement à revenir au point en discussion, je décide que le comité doit reprendre la discussion sur le développement de l'industrie de l'élevage du bétail.

M. ARMSTRONG: Je suis d'avis que mon honorable ami de Peel (M. Blain) avait parfaitement raison de chercher à démontrer au ministre de l'Agriculture la nécessité d'améliorer l'industrie porcine, considérant l'état de stagnation où elle se trouve actuellement. Je crois de mon devoir d'insister, près du ministre de l'Agriculture pour qu'il prenne sans retard des mesures propres à améliorer l'état de cette industrie. S'il veut se donner la peine de parcourir les journaux et les revues qui s'occupent d'agriculture, il verra qu'on le tient responsable de l'état de marasme dans lequel languit cette industrie. En consultant les rapports de la navigation et du commerce pour l'année dernière, je trouve que l'on a importé en ce pays 11,770,000 livres de saindoux évaluées à $1,000,000; 7,304,000 livres de porc fumé, jambons, épaules, etc., évaluées à $851,000, importées des Etats-Unis; 9,206,000 livres de porc salé, évaluées à $713,000. Assurément, mon honorable ami de Peel

avait bien le droit d'appeler l'attention du ministre de l'Agriculture sur l'état de l'industrie porcine. Tenant compte du fait que près de 30,000,000 de livres de produits de l'industrie porcine sont importées annuellement en ce pays, mon honorable ami avait bien raison d'attirer l'attention du ministre de l'Agriculture sur le fait que l'industrie porcine ne se développe point et qu'il y a lieu d'y apporter un changement radical.

Le ministre de l'Agriculture nous dit qu'il va envoyer en Danemark quelques agriculteurs pour voir s'ils pourraient y trouver et en rapporter quelques idées nouvelles. Même si ces gens reviennent dans quelques mois, il faudra des années avant que cette industrie puisse être remontée au rang qu'elle occupait il y a quelques années. Que le ministre examine l'état des abattoirs de porcs en Canada, et qu'il se rende compte de la petite quantité de porc exporté, il ne pourra s'empêcher d'en venir à la conclusion que son ministère est responsable de l'état actuel de l'industrie porcine. En considérant l'importation considérable de ce produit, des Etats-Unis et d'ailleurs, on ne peut s'empêcher d'admettre que le ministre a négligé cette industrie. Il peut citer l'industrie du beurre, et le directeur des industries du lait peut répéter sur tous les tons que nous produisons à peu près la même quantité que par le passé, il peut même invoquer l'accroissement de la population ou d'autres excuses analogues, il n'en reste pas moins établi que l'augmentation de ces produits a été considérablement moindre au Canada que dans les autres pays. Que le ministre aille à la Nouvelle-Zélande, il y verra le merveilleux développement de la production et l'augmentation considérable des exportations. Qu'il aille dans la République Argentine, il y verra ce qu'y devient l'industrie du bétail. S'il compare les exportations de ces pays avec les nôtres il ne pourra s'empêcher avec tous les habitants de ce pays agricole de se sentir humilier en constatant le manque de développement de l'industrie de l'élevage du bétail. Je ne veux point abuser des instants de la Chambre. . .

Quelques honorables DEPUTES: Ecoutez! écoutez!

M. ARMSTRONG: L'honorable représentant d'Assiniboïa (M. Knowles) dit: écoutez, écoutez. Si l'honorable député prenait dans cette Chambre un peu plus d'intérêt au développement des industries agricoles dans notre grand ouest canadien, au lieu de crier: écoutez, écoutez, quand il sait fort bien que le ministre de l'Agriculture a négligé son devoir en ce qui concerne ces questions importantes, il n'en servirait que mieux les intérêts généraux de sa province.

M. KNOWLES: Monsieur l'Orateur, je soulève la question de privilège. Bien des fois, dans cette Chambre, j'ai écouté laborieusement l'honorable député (M. Armstrong) et je n'ai jamais cru que le ministre de l'Agriculture ait négligé aucun de ses devoirs.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Il n'est nullement question de privilège dans les remarques que vient de faire l'honorable député.

M. ARMSTRONG: L'honorable député porte naturellement intérêt à sa circonscription, et je crois inutile d'entreprendre de répondre aux remarques que nous venons d'entendre. En appelant l'attention de la Chambre sur le fait que nous importons en grande quantité les produits de la ferme, je ne puis m'empêcher de penser que l'on devrait prendre, sans plus de retard, des mesures efficaces pour augmenter nos produits de la ferme, développer l'industrie du beurre et celle de l'élevage du bétail beaucoup plus qu'on ne l'a fait jusqu'ici. Il me semble que si le ministre s'occupait non seulement de développer l'industrie porcine, celles du beurre et du bétail en ce pays, mais encore d'assurer à nos produits les meilleurs marchés possible, il servirait plus efficacement qu'il ne le fait actuellement les intérêts des agriculteurs de ce pays.

M. ELSON: Je n'ai que quelques mots à dire concernant la question de l'industrie animale et ses progrès. Lorsque je consulte les tableaux publiés par le ministère du Commerce, il me semble que les fonds consacrés au développement de l'industrie animale depuis deux ans n'ont pas produit les résultats que nous avions le droit d'en attendre. Nous constatons qu'en 1906 la valeur de nos exportations de bestiaux l'a emporté de $2,000,000 sur la valeur des mêmes exportations en 1908, ce qui démontre que cette industrie péréclite beaucoup. L'encombre des bêtes à cornes exportées a diminué de 25,000, celui des chevaux a baissé de plusieurs centaines et la valeur a fort diminuée. Les exportations de moutons n'ont guère variées. Pour les viandes de porc—jambon et lard fumé—il y a eu une diminution d'environ un million de dollars. Il me semble que les sommes que nous avons dépensées depuis deux ans n'ont pas produit le résultat désiré: le développement de notre industrie animale.

Comment le ministre de l'Agriculture explique-t-il cette diminution considérable de nos exportations de bestiaux? Il est vrai que notre population est un peu plus forte et consomme, sans doute, plus qu'il y a deux ans; cependant l'accroissement de la production des bestiaux et de leurs dérivés devrait l'emporter sur l'augmentation de la population. Chaque année, le Parlement a voté une grosse somme pour fa-

voriser le développement de cette industrie. Nous voulons bien augmenter le crédit, pourvu que nous obtenions de bons résultats. Mais, lorsque nous constatons que les résultats ne sont pas satisfaisants et que notre pays rétrograde quant à l'industrie animale, nous devrions, il me semble prendre des mesures pour améliorer la situation. Je demanderai au ministre comment il explique la diminution de nos exportations de bétail vivant.

L'hon. M. FISHER: Nous n'avons pas, malheureusement, de données concernant la consommation domestique et le nombre de têtes de bétail qu'il y a au Canada. Je n'ai aucun doute que la diminution des exportations de chevaux provient de l'accroissement de la demande au pays en vue d'approvisionner les nouveaux colons du Nord-Ouest. Je ne m'explique pas parfaitement la diminution des exportations de bêtes à cornes; mais celle des exportations de produits laitiers depuis quelques saisons provient indubitablement des traites moins abondantes causées par la sécheresse. Le rendement des beurreries canadiennes diminuant ne peut satisfaire les exigences de consommateurs relativement plus nombreux. La sécheresse a aussi nui fortement à l'industrie des porcs. Celle-ci dépend beaucoup de l'industrie laitière et, lorsqu'il n'y a pas assez de lait, le coût de l'engraissement des porcs et le prix de leurs dérivés augmentent. Depuis quelques années, le prix du grain et des substances qui servent à l'alimentation des animaux de la ferme a été exceptionnellement élevé, ce qui a détourné nos cultivateurs de l'élevage des porcs. Bien que le lard se soit vendu assez cher, et fort cher dernièrement, les cultivateurs disent que l'écart entre le prix de revient et le prix de vente n'est pas suffisant pour les encourager à augmenter leur production.

C'est afin d'apprendre s'il existe au Danemark et en Irlande des moyens d'engraissement plus économiques que les nôtres que je me propose d'envoyer une commission dans ces pays-là. La dépense sera bien justifiée, si nous pouvons obtenir des conseils qui seront utiles à notre industrie. Je préférerais envoyer des cultivateurs qui engraissent des porcs, plutôt que des fonctionnaires de mon département dont les conclusions pourraient être critiquées et ne sembleraient peut-être pas acceptables.

M. ELSON: La diminution des exportations de beurre est vraiment étonnante. En 1907, nous avons exporté environ $7,000,000 de beurre et, en 1908, nous n'en avons exporté que $1,000,000, chiffres qui accusent une diminution de $6,000,000 en une seule année. On pourrait en conclure que les cultivateurs fabriquent du fromage plutôt que du beurre, mais nos exportations de fromage ont diminué de $2,000,000. Il semble y avoir eu, l'an dernier, une immense diminution de tous les produits de l'industrie animale et de l'industrie laitère.

M. HERRON: J'ai entendu avec regret les déclarations du ministre de l'Agriculture concernant l'exposition Alaska-Yukon-Seattle. Il serait étrange que les éléments de l'Ouest ne connussent pas leurs véritables intérêts en ces matières. Les représentants des trois provinces de l'Ouest dans le bureau d'administration de la société m'ont instamment prié de leur venir en aide pour leur permettre d'exposer leurs bestiaux à Seattle, mais le ministre de l'Agriculture a formellement refusé d'exaucer leur demande.

J'imagine que les intéressés ont dû prendre en considération la difficulté résultant de la quarantaine et qu'ils ont cru possible de surmonter cet obstacle. Les éléveurs de l'Ouest ont consacré de fortes sommes d'argent à l'amélioration des races de chevaux et de bêtes à cornes et, vu que nous entretenons un commerce considérable avec cette partie-là des Etats-Unis, l'exposition de Seattle aurait fourni une belle occasion de montrer quels résultats ont obtenus les cultivateurs de l'Ouest canadien. Huit mille dollars, voilà tout ce qu'ils demandent; la somme est minime pour un aussi noble dessein et ils m'on adressé nombre de lettres et de dépêches me priant de conseiller fortement au ministre de leur accorder cet aide.

L'hon. M. FISHER: Les rapports que j'ai reçus venaient de M. Bell, de Winnipeg, qui représente l'association des cultivateurs de l'Ouest. L'honorable député est plus favorisé que moi en ce qui concerne la réception de lettres et de dépêches semblables.

M. LAKE: J'ai reçu des copies des délibérations adoptées par les associations de cultivateurs de la Saskatchewan, délibérations qui, me dit-on, ont été envoyées au ministre de l'Agriculture.

L'hon. M. FISHER: Je crois que la seule communication que j'aie reçue venait du Manitoba.

M. J. D. TAYLOR: Je rappellerai au ministre que plusieurs éleveurs de la Colombie-Anglaise ont pris part, il y a quelques années à l'exportation de Portland et qu'ils y ont fait bonne figure. Les règlements de la quarantaine sont-ils plus rigides aujourd'hui qu'ils l'étaient alors?

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. J. D. TAYLOR: Je désire signaler de nouveau au ministre une demande adressée par un habitant de ma circonscription, M. Page, de Matsqui, demande dont la Chambre s'est déjà occupée. J'avais alors

compris que le ministre de l'Agriculture disait que M. Page avait, sinon un droit d'action, une réclamation suffisante pour excuser le Gouvernement d'y prêter attention. Ces paroles ont laissé à M. Page l'espoir qu'il recevrait une indemnité un jour ou l'autre. Voilà les détails de l'affaire. M. Page est un éleveur qui a envoyé une forte consignation de chevaux aux Etats-Unis, croyant que les règlements alors en vigueur lui permettaient de les faire admettre en franchise vû que ces chevaux devaient être vendus pour des fins de reproduction. Les douaniers américans lui dirent que son interprétation de la loi était erronée. Ayant été illégalement importés aux Etats-Unis, ces chevaux furent saisis, confisqués et vendus, et M. Page perdit toute la consignation.

M. Page présenta alors une réclamation au département de l'Agriculture, déclarant qu'il avait exporté ses chevaux aux conditions arrêtées entre les deux pays, telles qu'interprétées par le département canadien, et qu'il avait été induit en erreur en acceptant l'interprétation canadienne des règlements américains. Sa réclamation est soumise au Parlement comme question de compassion—je devrais peut-être dire d'équité. Dans la circonstance dont j'ai parlé, j'ai compris que le ministre était disposé à faire quelque chose pour M. Page. Considère-t-il que l'incident est définitivement clos, ou est-il encore possible qu'on fasse quelque chose?

L'hon. M. FISHER: J'ai considéré que l'incident était définitivement clos depuis quelques années. Il ne s'agit pas d'un acte du gouvernement canadien, mais d'une décision des autorités américaines; or, nous n'avons rien à voir dans l'interprétation de leurs lois. Voici ce qui s'est réellement passé. Sous l'empire des règlements américains, les chevaux importés pour des fins de reproduction sont admis en franchise. Cet éleveur a conduit des chevaux aux Etats-Unis pour les vendre, et les autorités américaines ont jugé que cela n'était pas les importer pour des fins de reproduction. Le gouvernement fédéral n'est aucunement responsable de la conduite des autorités américaines, et je n'ai compris que M. Page s'attendait à recevoir une indemnité de lui. Il nous a demandé de traiter la question avec le gouvernement des Etats-Unis, et nous l'avons fait. Nous avons représenté au secrétaire d'Etat, à Washington, que c'était une cruauté et nous lui avons demandé de remettre la question à l'étude. Elle fut réexaminée et discutée à l'administration centrale, à Washington, et l'attorney général des Etats-Unis a déclaré que l'interprétation des règlements américains par les douaniers à la frontière était légale et légitime. Je ne conçois pas ce que nous aurions pu faire de plus et je me demande comment M. Page, ou n'importe qui, peut prétendre que le gouvernement canadien est responsable.

M. J. D. TAYLOR: Je crois me souvenir que le ministre a dit quelque chose qui a porté M. Page à croire que le gouvernement fédéral l'indemniserait. J'ai reçu de lui une lettre me priant de ramener la question sur le tapis.

L'hon. M. FISHER: Je ne me rappelle pas avoir prononcé des paroles susceptibles d'être interprétées de cette manière.

M. BLAIN: Le ministre a-t-il devant lui la requête écrite de la société des éleveurs de porcs?

L'hon. M. FISHER: Non, je ne l'ai pas ici.

M. BLAIN: Mon honorable ami a-t-il dit qu'elle avait trait à autre chose qu'à la concurrence déloyale découverte sur le marché canadien.

L'hon. M. FISHER: Je ne dis pas la requête elle-même, mais la députation qui est venue me trouver a demandé la nomination de cette commission. Tantôt, l'honorable député m'a reproché d'avoir manqué de courage parce que je n'ai pas dit aux éleveurs de porcs ce que j'ai dit devant la Chambre, ce soir. Mon honorable ami devrait savoir que le Gouvernement refuse toujours d'apprendre à une députation ce qu'il fera au sujet du tarif.

M. BLAIN: Dois-je comprendre qu'une autre députation est venue voir le ministre, mais que son objet n'était pas le tarif.

L'hon. M. FISHER: Certains éleveurs de porcs se sont abouchés avec mon honorable ami le ministre des Finances, avec mon honorable ami le ministre des Douanes, et avec moi-même, au sujet du tarif. Après cela, une députation des éleveurs de porcs est venu me voir à mon bureau et a demandé cette commission. Et je suis porté à croire que c'était, pour la plupart, les mêmes hommes. Je me rappelle quelques-uns d'eux: M. Brethour, M. Featherston, et M. Flatt, et avec eux, plusieurs membres du parlement.

M. GEO. TAYLOR: Est-ce que ce sont ces hommes là que l'on enverrait de l'autre côté?

L'hon. M. FISHER: Non, ils m'ont dit qu'ils ne désiraient pas que ce fût des éleveurs de porcs; qu'ils préféraient pour cela des engraisseurs.

M. ARMSTRONG: Est-ce que le ministre ne pourait pas songer à quelque chose de mieux que d'envoyer là-bas une commission? La chose n'est sans doute pas mauvaise, mais il se passera bien des mois avant que cette commission puisse faire un rapport, et, après cela, il faudra encore

bien du temps avant que le peuple se fasse à des idées nouvelles. Est-ce que le ministre ne pourrait pas imaginer quelque moyen plus prompt de remédier à cet état de choses?

L'hon. M. FISHER: Notre méthode a toujours été d'instruire le cultivateur, et de lui inculquer les données de l'expérience sur le meilleur mode d'engraissement des porcs. Il ne s'agit pas là, comme on le voit, du prix de l'animal, ni du prix de son alimentation. Tout ce que nous pouvons faire c'est d'expliquer la valeur relative des diverses nourritures; à eux de chercher la nourriture la meilleure et tout ensemble la moins coûteuse. Notre intention est de continuer cette œuvre d'enseignement, et j'espère qu'elle aura des résultats. Jusqu'à présent elle a eu de très heureux effets. Cette nourriture est devenue rare et fort chère, et c'est pour cela surtout que les profits n'ont pas été aussi grands qu'il y a quelques années. Au cours des deux dernières années le prix des porcs au Canada a été d'ordinaire élevé. Tous les automnes les prix ont habitude de diminuer, mais depuis deux ans les prix moyens ont été supérieurs à ce qu'ils étaient dans les deux années d'avant.

M. SEXSMITH: Pour moi, une des raisons qui fait que les cultivateurs abandonnent l'élevage des porcs, c'est la très grande instabilité du marché. Le ministre sait combien les prix sont peu réguliers. A certains moments de l'année, le prix est tel qu'il peut être profitable d'avoir des porcs à vendre. A l'automne, qui est l'époque où chacun vend et compte recueillir le fruit de ses jeunes, le prix est très bas. Une idée qui a cours dans la région d'où je viens, c'est que les saleurs s'entendent entre eux pour faire baisser les prix à ce moment de l'année où ils se disposent à faire provision de porcs pour la consommation domestique. Est-ce que le ministre ne croit pas que si le cultivateur canadien pouvait garder pour lui seul son propre marché, cela n'aiderait dans une grande mesure à régulariser les prix. Je ne prêche pas la protection à outrance, mais j'entends qu'il y ait égalité de conditions: si nos voisins nous demandent cinq cents la livre pour un article que nous cherchons à leur passer, nous avons bien le droit, je suppose, de nous protéger; jusqu'à un certain point du moins.

Le temps nous manque pour discuter cette question, mais je ne saurais être d'avis qu'une telle politique élèverait les prix que paie le consommateur. Le ministre dit qu'il est heureux d'appartenir à la classe agricole. Il a raison, car je suis moi-même un cultivateur. Les cultivateurs, a-t-il ajouté, sont très généreux: ils ne demandent pas un tarif qui pèserait sur les masses Je me plais à reconnaître la générosité des cultivateurs, et ils font bien voir, eux qui depuis si longtemps appuient un gouvernement qui les paie si peu de retour; mais ceux de ma circonscription pensent qu'une raisonnable protection, dans la mesure où l'a demandée, ou à peu près, l'association des éleveurs de porcs, leur ferait du bien.

Le ministre ne croit-il pas qu'il serait bon de rechercher si en effet les saleurs ne s'entendent pas entre eux pour faire, plus que de raison, baisser les prix, surtout en septembre et octobre?

L'honorable M. FISHER: J'ai fait des recherches en vue de connaître ce que coûtait pour les salaisons le cochon vivant pris à la gare, aussi le prix de gros des articles de charcuterie, tels que lards et jambons, et finalement les prix de détail. Mes recherches ont porté sur le prix de ces articles à Chicago, Buffalo, Toronto, Montréal et Liverpool, pendant une période de six mois. Ces chiffres sont ceux des gazettes commerciales, tels qu'on les donnait de semaine en semaine à partir de septembre et octobre 1907, et pendant les six mois qui ont suivi. Le résultat a été que, tenant compte des frais de préparation, frais de transport et autres, le prix que reçoit à Liverpool le saleur canadien pour son lard ne lui donne pas un profit hors de proportion avec ce qu'il paie aux cultivateurs. Mais, pour le consommateur canadien qui achète à Montréal ou à Toronto, le prix du lard qu'il paie au comptoir laisse au saleur un profit beaucoup plus considérable qu'il ne retire de ce qu'il vend en Angleterre. En d'autres termes, le prix de détail au Canada avait donné un plus large profit que le prix de détail en Angleterre.

Les chiffres pour cette période indiqueraient que cette hausse se produit entre le moment où le porc sort de la fabrique et le moment de la vente qu'en fait le détailleur; mais, pour ce qui est de dire au juste comment se distribue cette hausse, nous n'avions aucun moyen de nous en assurer. Après ces recherches, mon idée est que, si les saleurs aujourd'hui font de très grands profits, c'est sur la vente en détail de leur produit au Canada et non en Angleterre. Le prix que reçoit le cultivateur canadien à la gare pour son porc vivant me paraît être aussi élevé que le saleur le peut payer, s'il veut que son commerce lui rapporte un profit raisonnable quand il vend au cours du marché anglais. Il y a un an que ces recherches ont été faites, et je n'ai pas eu le temps de les renouveler; mais je verrai à ce que ce travail soit repris cette année encore pour le bénéfice des cultivateurs et du commerce.

M. OWEN: Le ministre sait-il qu'il s'abât chaque année dans ce pays des millions

de bestiaux atteints de tuberculose, et que l'on vend au public? Il m'est venu ces temps derniers plusieurs plaintes à ce sujet.

L'hon. M. FISHER: J'ignore qu'il se soit vendu dans le pays des milliers de bestiaux atteints de tuberculose. Dans les boucheries sur lesquelles nous avons la main depuis qu'a été rendue la loi relative aux viandes et aux produits conservés, on ne laisse plus passer pour la consommation de bétail atteint de tuberculose. Il est vrai que, dans ces établissements, une légère proportion du bétail que l'on y abât se trouve atteint de tuberculose; mais je ne voudrais pas admettre, comme le dit mon honorable ami, qu'il s'abât au Canada des milliers de bestiaux ainsi atteints de tuberculose.

Pour encourager la production et l'emploie de graines de semences de qualité inférieure, et pour la mise à effet de la loi relative au contrôle des graines de semences, $49,000.

M. GEO. TAYLOR: Il y a ici $19,000 de moins.

L'hon. M. FISHER: C'est à cause d'un transfert des salaires au gouvernement civil.

M. LAKE: Est-ce que le ministre fait en ce moment une distribution de graines de semences?

L'hon. M. FISHER: Il n'y a d'autres distributions que ce qui part de la ferme expérimentale en petits paquets par la poste.

M. SEXSMITH: Comment se propose-t-on de dépenser cet argent?

L'hon. M. FISHER: Il y a les salaires d'employés qui sont hors d'Ottawa, lesquels s'élèvent à $7,500. Il a les frais de voyage, qui sont très considérables, puisque cela nous coûte près de $8,000. Les impressions, les fournitures de bureau prennent $6,000. Et cette année il va nous falloir prendre sur cette somme $6,000 pour le livre intitulé "The Farm Weeds of Canada," partie des frais de la nouvelle édition est déjà payée et a été prise sur le budget de cette année. Nous nous proposons aussi de publier une brochure sur les herbes, les trèfles et autres pâtures, laquelle brochure va coûter $6,000. Des fournitures au laboratoire, $1,250; à celui de Calgary, $750. Les frais pour la mise à exécution de la loi relative au contrôle des graines de semence sont de $2,000, non compris les salaires. Il y a ensuite les expositions de graines de semence, les concours agricoles, les associations, que nous aidons. Cela coûte $12,000. Une subvention particulière est accordée à l'association canadienne des producteurs des graines de semence et à l'exposition provinciale des graines de semence, $5,500.

M. SEXSMITH: Vous avez des conférenciers qui parcourent le pays?

L'hon. M. FISHER: Oui, cela fait partie des salaires. Ils prêtent également leur concours à la mise à exécution de la loi sur le contrôle des graines de semence.

M. LALOR: Est-ce que l'on tolère encore que les cultivateurs vendent sans inspection du grain pour semis? Je me suis renseigné auprès de ceux qui font ce commerce, et ils doutent fort que la loi n'ait du succès si l'on permet toujours aux cultivateurs de vendre à leurs voisins du grain qui n'a pas été examiné. L'inspection, si je ne me trompe, n'atteint que le marchand, et cette faculté qu'ont les cultivateurs de se vendre du grain l'un à l'autre est une source de graves ennuis.

L'hon. M. FISHER: La loi a une disposition qui permet au cultivateur de vendre à son voisin le grain de son champ. La chose a été discutée dans le temps, et personne n'a proposé d'amendement à cet article; la loi est demeurée ce qu'elle est depuis quelques années. Mon honorable ami (M. Lalor) était ici, je crois, quand la loi a été votée, et il connaît les raisons qui ont milité en faveur de cette disposition. Je n'ai pas besoin de les rappeler aujourd'hui.

Pour encourager la production et la vente du tabac canadien, $5,000.

L'hon. M. FISHER: J'ai été heureux d'entendre un député dire que nous devrions encourager en ce pays la production du tabac. Son approbation, par suite, est toute acquise au vote de ce crédit. J'ai fait depuis quelque temps quelque travail en ce sens; j'espère cette année faire encore davantage. Ce que j'ai fait jusqu'ici n'a pas été payé sur un crédit spécial, mais sur le crédit voté généralement pour l'encouragement des marchés et des produits agricoles du pays. Mais cette année, m'attendant à faire plus, je demande un crédit spécial. Le travail que nous avons fait, ça été de fournir des renseignements aux producteurs de tabac et de poursuivre des expériences ayant particulièrement pour objet la préparation du tabac. Personne, je suppose, ne doute que le Canada ne puisse produire du tabac en très grande quantité.

Le sol comme le climat semble s'y prêter. Mais la préparation et la manipulation par les cultivateurs laissent à désirer. Nous voulons essayer à les instruire sous ce rapport. Je me propose cette année d'établir, en partie avec ce crédit—mais il faudra un crédit spécial pour les bâtiments—trois stations d'expérimentation, l'une dans le comté d'Essex, en Ontario, une autre dans le comté de Montcalm et une autre à Rouville, dans la province de Québec. Ces deux dernières sont très restreintes et coûteront ensemble moins que celle d'Essex. Nous y ferons des expériences de culture, surtout de nouvelles variétés, des expé-

riences dans le traitement de la feuille d'après nos propres renseignements, et d'après les méthodes employées aux Etats-Unis.

M. BURRELL: Doit-on affecter quelque montant à l'encouragement de la culture du tabac dans la Colombie-Anglaise?

L'hon. M. FISHER: Je n'avais pas l'intention d'établir cette année une de ces stations dans la Colombie-Anglaise. Mon expert en tabac n'a pu encore étudier les conditions dans cette province et se prononcer sur la meilleure ligne de conduite à suivre, mais c'est mon intention de l'y envoyer afin d'étudier la situation, et s'il est à propos d'y faire des expériences, nous les ferons avec plaisir.

M. ARMSTRONG: Je suis heureux que le ministre ait décidé d'établir une station d'expérimentation dans la péninsule de l'Ouest. J'en connais la nécessité, et j'espère qu'il y consacrera son énergique attention.

M. BLAIN: Comment le ministre fait-il cadrer sa déclaration avec son antagonisme à la cigarette?

L'hon. M. FISHER: Si le Canada ne consommait pas de tabac, mais l'exportait tout, je serais content. Je n'en use pas moi-même, et voudrais que les autres suivent mon exemple. Mais si l'on doit fumer, je veux qu'on fume du bon tabac.

Contribution pour le maintien et les dépenses de notre représentation à l'institut international d'agriculture, $10,000.

L'hon. M. FISHER: Je suppose que je devrai donner des explications.

M. G. TAYLOR: Soyez bref.

L'hon. M. FISHER: Je vais essayer. Je dirai ceci à mon honorable ami cependant: je sympathise avec lui dans son désir de hâter l'adoption de ces crédits, mais qu'il ne s'attende pas que ses amis auront la liberté de dire tout ce qui leur plaira, et que nous devrons nous taire.

Cet institut international d'agriculture a été définitivement fondé l'année dernière à Rome, l'idée en ayant été lancée en 1905, quand les représentants de toutes les grandes puissances d'Europe et d'Amérique s'entendirent pour en jeter les bases. Je crois, et j'en suis plus convaincu par l'étude, que cet institut produira les plus grands bienfaits dans le monde de l'agriculture. C'est une organisation ayant un caractère international, dont le but est de recueillir et distribuer des renseignements et des statistiques. C'est en réalité un bureau de compensation pour les fins de l'agriculture. Et, bien que nous nous piquons parfois de l'état avancé de l'agriculture au Canada, du progrès des procédés d'expérimentation dans toutes les branches de cette industrie,—j'avoue que je m'en énorgueillis moi-même,—cependant il n'y a pas de doute que nous pouvons en apprendre beaucoup des vieilles nations d'Europe et d'Asie, et même des nations plus jeunes d'Amérique.

Cet institut est destiné à compiler des statistiques de toutes ces nations et à les mettre à la disposition des membres. A la demande des autorités, nous avons consenti à donner notre adhésion, d'abord modestement, à ce qui s'appelle la quatrième classe.

Mais après plus mûre réflexion, je pensai que ce n'était pas proportionné à l'importance du Canada comme pays agricole, et à l'importance de nos intérêts dans cette industrie, et je demandai alors à faire placer le Canada dans la deuxième classe, où nous devons contribuer plus libéralement au maintien de l'institut. Ce que nous avons à faire encore, c'est de tenir un représentant canadien à l'administration de cet institut. J'ai été assez heureux, l'année dernière, en allant représenter le Gouvernement au congrès, de m'assurer pour ces fins les services d'une personne de Montréal. M. Arthur Boyer, bien connu dans la vie publique de la province de Québec, un citoyen de la ville, c'est vrai, mais qui connaît la vie de la campagne et est très versé en agriculture. La langue française lui est familière. C'est un homme intègre et de haute intelligence. Nous avons été si bien représentés, l'automne dernier, à Rome, que l'honorable M. Boyer fut choisi pour faire partie d'un petit comité exécutif de cinq membres, chargé de l'administration des affaires de l'institut. Nous devrons aussi préparer et envoyer à l'institut des informations et des statistiques sur l'agriculture au Canada, afin qu'elles soient mises en tableau avec les informations de même nature des autres pays. C'est pour cette raison que je demande ces $10,000.

M. SEXSMITH: Comment les cultivateurs obtiendront-ils ces informations?

L'hon. M. FISHER: Le département de l'Agriculture les recevra et en fera la distribution parmi les cultivateurs. Il est possible toutefois que ces informations soient plus propres aux étudiants et aux théoriciens de l'agriculture qu'au cultivateur ordinaire. Mais nous espérons pouvoir distribuer à ces derniers des extraits de ces statistiques. Tout cultivateur qui désire ces renseignements n'aura qu'à les demander au département. L'institut de Rome obtiendra les informations de toutes les nations d'Europe sur les nouveaux procédés qu'il conviendrait d'introduire ailleurs, ou sur les nouvelles découvertes d'importance pour l'agriculture en général.

Navires pour remplacer l'"Argus" et le "Challenger", $40,000.

L'hon. M. FISHER: Ce sont des navires pour le service de la quarantaine. Ils

sont depuis si longtemps au service du département qu'ils ne sont presque plus sûrs, et nos ingénieurs font rapport qu'il faut les remplacer.

M. CROSBY: Qu'est-ce que faisait le " Challenger "?

L'hon. M. FISHER: Le " Challenger " est un des bateaux de la quarantaine à Grosse-Ile, à Québec; l' " Argus " est à Halifax.

M. CROSBY: Combien le ministre pense-t-il qu'il lui en coûtera pour remplacer l' " Argus " à la quarantaine d'Halifax? Le ministre aurait déclaré que ce bateau était à la veille d'être condamné. De fait, ce bateau n'a pas fonctionné depuis un an.

L'hon. M. FISHER: Il est resté en radoub.

M. CROSBY: Je crois plutôt qu'il est complètement désemparé depuis un an.

L'hon. M. FISHER: Il n'était pas en très bon état, et ne fonctionnait pas.

M. CROSBY: Pendant combien de mois?

L'hon. M. FISHER: Probablement six mois.

M. CROSBY: L'équipage n'a rien fait de ces six mois? Si le ministre entend donner un bateau convenable pour le service de la quarantaine à Halifax, je doute qu'il ait assez de $10,000.

L'hon. M. FISHER: Si je vois que je n'en ai pas assez de ce crédit, je devrai en demander un autre dans le budget supplémentaire.

M. GEO. TAYLOR: L'honorable ministre a demandé l'année dernière, $30,000, et il en demande cette année $40,000.

L'hon. M. FISHER: Nous n'avons pas pu nous servir de ces $30,000, et le crédit doit être renouvelé.

M. CROSBY: Le ministre a un équipage qu'il paye quand même, et il est essentiel d'avoir un bateau pour faire ce service. Ce bateau est absolument nécessaire. Il est important de tâcher d'avoir un bateau en service le plus tôt possible à cet endroit.

L'hon. M. FISHER: Nous avons demandé par voie de publicité, à la fin de la dernière saison, à faire acheter un bateau. Plusieurs furent offerts à la commission nommée à cet effet, mais la commission les condamna tous. Il y en avait de tous les prix, de toutes les dimensions, de toutes les sortes, mais la commission n'en voulut pas. Cette commission était composée d'un officier de la quarantaine, un du département de la Marine et l'autre du département des Travaux publics, deux experts. N'ayant pu acheter un bateau, nous avons ordonné la préparation des plans et d'un devis pour en faire construire un. Je crois que nous en aurons un avant longtemps, peut-être avant l'automne.

M. GEO. TAYLOR: J'espère que la déclaration de l'honorable député (M. Crosby) que le département a gardé un équipage à ne rien faire pendant un an, tout en étant payé, n'est pas exacte.

L'hon. M. FISHER: L'équipage a d'autres occupations à remplir à la quarantaine.

M. CROSBY: Je préférerais payer inutilement un équipage pendant un an, que de placer un mauvais bateau à ce service. Je suis heureux que le ministre s'est efforcé comme il l'a fait, de nous procurer ce bateau. Si l'honorable ministre est incapable de trouver un bateau tout près pour ce service, ce que je ne doute pas, il est de beaucoup préférable d'en construire un, et j'espère que c'est ce qu'il fera le plus tôt possible.

L'hon. M. FISHER: J'aimerais à faire adopter maintenant tous les crédits, excepté ceux des fermes expérimentales.

M. GEO. TAYLOR: Nous aurons la liberté de discuter n'importe quel item sur le crédit affecté aux fermes expérimentales?

L'hon. M. FISHER: Oui, toute question que les honorables députés voudront poser au sujet de n'importe quel autre crédit, je me ferai un plaisir d'y répondre.

M. LAKE: N'importe quel item qui n'a pas encore été adopté ou discuté?

L'hon. M. FISHER: N'importe quel autre item, excepté ceux qui ont déjà été discutés. Les honorables députés pourront poser n'importe quelle question sur la discussion du crédit pour les fermes expérimentales.

M. GEO. TAYLOR: L'article 42?

L'hon. M. FISHER: Oui.

M. ARMSTRONG: Alors, je comprends qu'il sera permis de discuter n'importe quel de ces items?

L'hon. M. FISHER: N'importe quel des item qui viennent d'être adoptés.

M. BLAIN: Il est compris, je suppose, que l'on pourra discuter à l'occasion de cet item qui est réservé, tout autre item que l'on voudra?

L'hon. M. FISHER: Non pas les item qui ont été discutés et adoptés.

(Il est fait rapport des résolutions adoptées.)

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYAL LIFE.

M. McCRANEY propose la 1re lecture d'un bill (n° 177) concernant la compagnie d'assurance Royal Victoria et tendant à changer son nom en celui de Royal Life Insurance Company of Canada.

M. LENNOX: Plusieurs membres de cette Chambre ont été priés de parler sur ce bill. C'est un bill au sujet duquel il y a beaucoup d'animation. J'ai déjà appelé l'attention de mon honorable ami le ministre des Finances sur ce fait et je ne crois pas qu'il ne devrait pas faire adopter ce bill ce soir. Je crois qu'il devrait être réservé. C'est un bill de très grande importance. On veut changer de nom de Royal Victoria Insurance Company en celui de Royal Life Insurance Company.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Je crois que la coutume invariable lorsqu'un bill nous vient du Sénat est de l'inscrire sur le feuilleton des ordres du jour pour première lecture; c'est la seule manière dont la Chambre puisse en prendre connaissance. Cela n'engage personne. Je ne connais pas le bill mais je ne crois pas que nous puissions lui refuser la première lecture.

M. LENNOX: Il reviendra.

L'hon. M. FIELDING: On le mettra sur le feuilleton des ordres du jour et il viendra en discussion à son tour.

M. LENNOX: Quel est le but du bill?

M. McCRANEY: Je ne connais pas le bill. Je le propose seulement pour le faire inscrire sur le feuilleton.

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

1re LECTURE

D'un projet de loi (n° 178), déposé par M. McCraney, tendant à faire droit à John Waite.

INSCRIPTION AU FEUILLETON DE TROIS PROJETS DE LOI.

M. McCRANEY propose de faire inscrire à l'ordre du jour pour subir leur deuxième lecture à la prochaine séance de la Chambre le bill (n° 166) relatif à la Central Company of Canada, le bill (n° 171) relatif à la Quebec and New Brunswick Railway Company, et le bill (n° 176), constituant la St. Maurice and Eastern Railway Company.

M. G. TAYLOR: Puis-je demander à l'honorable député qui a fait cette motion de donner les explications au sujet de la Quebec and New Brunswick Railway Company? Est-ce le chemin de fer que nous discutions aujourd'hui?

M. McCRANEY: Je ne connais rien de la compagnie.

(La motion est adoptée.)

CORRECTION D'UNE ERREUR DANS LE BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER MANITOBA AND NORTH WESTERN.

L'hon. W. S. FIELDING (ministre des Finances): Nous avons reçu un message du Sénat appelant l'attention de la Chambre sur le fait qu'une erreur a été commise dans un bill qui nous a été transmis. Le Sénat a demandé que nous permettions à son greffier de faire la correction dans le bill plutôt que de le remettre en discussion. Je sais que ce serait un précédent. Je propose donc:

Qu'il soit permis au greffier du Sénat de corriger l'erreur de copiste suivante dans l'amendement fait par le Sénat au bill (n° 81) concernant la compagnie dite The Manitoba and North Western Railway Company of Canada, ledit amendement tel que désiré par le message du Sénat, et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

M. G. TAYLOR: A-t-on l'habitude au Sénat de faire des erreurs typographiques?

L'hon. M. FIELDING: Quelqu'un a dit hier que c'était dans l'air. Je puis dire que le message demande à cette Chambre de permettre au greffier du Sénat de corriger une erreur de copiste dans l'amendement apporté par le Sénat au bill n° 81, en substituant le chiffre 9 au chiffre 8, et en changeant aussi le mot "sont" pour le mot "est".

M. TAYLOR: Ce sont des erreurs de copiste et non pas des erreurs typographiques.

1re LECTURE

D'un bill (n° 75), déposé par sir Frederick Borden, relatif au Canadian Patriotic Fund.

CLOTURE DE LA SEANCE—PROCHAINS TRAVAUX.

L'hon. M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. TAYLOR: Quelles affaires prendrons-nous demain?

L'hon. M. FIELDING: A la séance du matin nous prendrons les bills dans leur ordre sur le feuilleton.

M. LAKE: Le bill de l'immigration?

L'hon. M. FIELDING: Le premier ministre me demande de dire les bills en général. Je ne connais pas les bills au sujet

desquels il peut y avoir discussion. A la séance de l'après-midi le Gouvernement proposera que la Chambre se forme en comité des subsides, afin de donner occasion à l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) de provoquer une discussion sur certaines questions concernant le travail, ainsi qu'il en a fait la demande il y a quelques jours. A la séance du soir, ainsi que la chose est déjà entendue, la Chambre discutera les bills privés pendant toute la soirée.

M. G. TAYLOR: Je croyais que la motion de l'honorable député de Victoria-et-Haliburton (M. Hughes) devait venir en premier lieu.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que mon honorable ami (M. Hughes) consent à donner un repos de quelques jours encore à l'empire.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit.)

INDEX

PREMIÈRE SESSION — ONZIÈME PARLEMENT

ABRÉVIATIONS—(adop.)—adoption ou adopté ; (communic.)—communication ; (déc.)—décision ; (doc.)—documents ; (explic.)—explication ; (I.P.-É.)—Ile du Prince-Edouard ; (int.)—interpellation ; (Man.)—Manitoba ; (mot.)—motion ; (N.-B.)—Nouveau-Brunswick ; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse ; (observ.)—observations ; (Ont.)—Ontario ; (1ère l.)—première lecture ; (2e l.)—deuxième lecture ; (3e l.)—troisième lecture ; (Q.)—Québec ; (rapp.)—rapport ; (rép.)—réponse ; (sub.)—subsides, subvention ou crédit ; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest.

AMES, Herbert Brown, *Saint-Antoine, Montréal.*

Revenus divers: pour décembre 1908, montant, (mot. pour doc.) 164.

Milice: dépenses depuis 1895, imputables sur le capital, (mot. pour doc.), 165.

Emprunts: fonds d'amortissement; total des obligations procédant d'emprunts, (mot. pour doc.) 180; emprunt à 4 p.c., fonds d'amortissement, et emprunts de 1907 et de 1908, remboursement et renouvellement, (int.) 573, 1134; partie de l'emprunt de 1907 destinée à la construction de travaux publics, (int.) 705.

Bilan du Canada: détails de l'actif, au 31 décembre 1908, (mot. pour doc.) 180.

Terres fédérales: ventes, total du produit, (mot. pour doc.) 181; homesteads et préemptions concédés entre 1er avril et 31 déc. 1908, (int.) 509.

Dette consolidée: (int.) 361; dette du Canada, le 3 janvier 1909, (int.) 1139.

Ingénieur général consultant: bureau, (sub.) 407.

Service civil: commission, appointements, (sub.) 407 et suiv.

Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 485 et suiv.

Chemin de fer transcontinental national : sommes empruntées pour la construction de la division de l'Est, (int.) 715; adjudication d'entreprises, (int.) 865; mémoire concernant le coût de ce chemin, (int.) 1114; embranchement sur Orillia, (int.) 1137.

Canal de Lachine: quai et bassins, (sub.) 831 et suiv.

Postes: tubes pneumatiques achetés pour service des postes, valeur, (int.) 1127.

Compagnie dite Royal Insurance Company: bill (n° 63) institution civile, 1re l., 1178.

Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31, comité, 1195.

Edifices publics: à Ottawa: palais législatif, améliorations, (sub.), 1323 et suiv.

Musée Victoria à Ottawa, continuation des travaux (sub.), 1346 et suiv.

Joliette: salle d'armes (sub.), 1367 et suiv.

Knowlton:: édifice public (sub.), 1374.

Montréal: station postale de la partie Est (sub.), 1379 et suiv.; bureau de poste, agrandissements, etc. (sub.), 1390.

AMES, H. B.—*Suite.*

Chemins de fer de l'Etat, recettes et dépenses: quest., 1495.

Tourbe combustible: observ. sur les expériences du départ. des Mines, 1587.

Collège militaire royal de Kingston, agrandissement des installations (sub.), 1598.

Annapolis: port, brise-glaces (sub.), 2477.

Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2663 et suiv.

Cap-Saint-Ignace: quai (sub.), 2270 et suiv.

Chemin de fer Canada-Est: prix payé par le Gouvernement, etc. (int.), 2270, 2726.

Clarke-City: quai (sub.), 2669 et suiv., 2684.

Compagnie dite Canadian Accident Insurance Company, bill (n° 63), comité, 2724, 2880; 3e l., 2880.

Cow-Bay: havre, améliorations (sub.), 2608 et suiv.

Dépêches: transport, de Gaspé à Percé (int.), 2744.

Douglastown: jetée (sub.), 2691 et suiv.

Elections: comté de Montcalm (mot. pour doc.), 2745.

Emprunts: emprunt de janvier 1909, frais (int.), 2744.

Gaspé: quai (sub.), 2694.

Iles de la Madeleine: brise-lames, etc. (sub.), 2701.

Lac Saint-Jean: piliers, etc. (sub.), 2700.

Middle-River: digues (sub.), 2617 et suiv.

Mistook: quais (sub.), 2701.

Pointe-au-Père: quai (sub.), 2692.

Rimouski: quai (sub.), 2701.

Richelieu (rivière): travaux (sub.), 2704 et suiv.

Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2966 et suiv.

Saint-Alphonse de Bagotville: quai, prolongement (sub.), 3068.

Saint-Fulgence: quai (sub.), 3074 et suiv.

South-Lake-Vale: chenal (sub.), 2620 et suiv.

Desbiens, Thadée: entreprise à Chicoutimi, 2283.

Moulin (rivière du): jetée de protection, 2283.

Yamaska (rivière): jetée à Saint-Michel (sub.), 3433; dragage (sub.), 3480.

Ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières: mot. pour dépôt de documents, 1836.

AMES, H. B.—*Suite.*
Grand-Tronc-Pacifique, coût des sections des montagnes et des prairies: observ., 3444.
St-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3448.
Bonaventure (rivière): pilier protecteur (sub.), 2703; jetée de dérivation (sub.), 3464.
Saint-François (rivière): débarcadère à Saint-François du Lac (sub.), 3473.
Terres fédérales, octroi à des civils: quest., 4208.
Preston, W. T. R.: quest., 4213.
Sainte-Anne-des-Monts, améliorations du port (sub.), 3475.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3784 et suiv., 4276, 4329 et suiv.
Travaux publics: dépenses casuelles (sub.), 3882.
"Glimpses of Northwestern Canada": quest., 4888.
Budget: discussion générale, 4911.
Cie du pont et du terminus de Montréal: disc. des art. du bill n° 180, 6956.
Explorateurs à la baie James: quest., 4945.
Emprunts, intérêts: quest., 5154.
Tarif douanier, observ. en comité des voies et moyens sur un proj. de résolution, 5363.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5456 et suiv.; 5877.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5491.
Ressources naturelles: disc. d'un proj. de résolution y relatif, 6691.

ARMSTRONG, Joseph E., *Lambton-est.*
Postes: poste rurale, achat de boîtes (int.), 186, 366; enveloppes déchirées, moyens adoptés pour prévenir ce mal (int.), 369; boîtes postales, importation (int.), 575; poste rurale, salaires des courriers (int.), 713; appointements (sub.), 761; nombre total de routes postales au Canada (int.), 858.
Monnaie royale: pièces de monnaie frappées jusqu'au 1er janvier 1909, argent brut offert en vente aux autorités de la monnaie en 1908 (int.), 256.
Morse, M.: vice-président du Grand-Tronc-Pacifique (rép. à int. Armstrong), 363.
Service civil: commission, appointements (sub.), 419 et suiv.; augmentations (débat sur projet de résol. Fisher), 428 (sub.), 743 et suiv.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 474.
Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements (sub.), 479.
Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 481.
Chemins de fer et Canaux: ministère, appointements, (sub.), 489.
Commerce: avec l'Allemagne, développement (int.), 509.
Recensement et statistiques: (sub.), 734 et suiv.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 795 et suiv.
Ottawa: édifice public pour expériences de la tourbe (sub.), 1469.

ARMSTRONG, J. E.—*Suite.*
Travaux au quai et aux bassins du canal Lachine (sub.), 1655.
Franchise postale, usage abusif: observations, 1762.
Poste rurale (sub.), 1814.
Téléphones: disc. d'un projet de résolution, 1891.
Stations agricoles: disc. d'un projet de résolution, 2047.
Agriculture: ministère, employés s'occupant des seules questions agricoles (int.), 2916.
Bétail: Holstein, pourquoi pas de spécimen de cette race, à la ferme expérimentale? (int.), 2916.
Cochrane: ville, emplacement, méconnu par le Grand-Tronc-Pacifique (int.), 2733.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire, (débat sur mot. Staples), 2790.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis, (sub.), 2690.
Entrepôts frigorifiques: subventionnés (int.), 2917.
Grand-Bend: quai, pas de chaussée d'accès (int.), 2734.
Livres: entrés au Canada sous le régime du tarif de préférence (int.), 2734.
Postes: livraison gratuite du courrier dans les cités (int.), 2732; dans les campagnes, (observ.), débat, 2936 et suiv.
Saint-Joseph: ville, vendue pour taxes en 1908 (int.), 2734.
Blind (rivière): dragage (sub.), 3481.
Fruits: observations relatives à la loi sur la marque des fruits, 3571; nomination d'inspecteurs (quest.), 3677.
Mines (départ. des): appointements (sub.), 3887.
Postes: agents du service extér., observ., 4481.
Budget: discussion générale, 5135.
Grand-Tronc-Pacifique: prêt, observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5525 et suiv.
Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 54) la concernant, 5701 et suiv.; 5847.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6164.
Poste rurale: quest., 6726.

ARTHURS, James, *Parry-Sound.*
Listes d'électeurs: du district de Parry-Sound, revision en 1908, coût (int.), 704.
Travaux publics: crédits votés à ce sujet la dernière session, dépenses faites (int.), 1243.
Quebracho: extrait de, quantité importée, de 1900 à 1908, droits (int.), 1243.
Glencoe: édifice public (sub.), 1450.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3156.
Postes: route postale Ahmic-Harbour-Trout-Creek (quest.), 3379.
Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre la baie Ouest et Monetteville sub.), 3497.
Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4777.
McKenzie, Daniel: quest., 4887.
Milice (sub.), exercices annuels, 2442 et suiv.
Ressources naturelles: discussion d'un proj. de résolution, 6695.

AYLESWORTH, Hon. A. B., *York-nord (O.).*
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31) pour les empêcher), 1re l., 343; 2e l., et comité, 1185.
Miner, Bill: évasion, (rép. à int. Taylor) 369, 1257; (rép. à int. Meighen), 1248.
Justice: ministère, appointements, (sub.). 465 et suiv.; dépenses casuelles, (sub.), 469.
Usure: personnes poursuivies en vertu de la loi y relative, (rép. à int. Staples), 508.
Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 585.
Peine de mort: commutations, combien depuis vingt-cinq ans? (rép. à int. Beauparlant), 706.
Pénitenciers: pénitencier de Saint-Vincent de Paul, fabrication de meubles, (rép. à int. Monk) 709.
Prisonniers: libérés sur parole ou élargis, préparation de l'état, y relatif, coût, (rép. à int. Foster) 709.
Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise, (sub.) 984 et suiv.
Pétrole: explosions, pertes de vies, (rép. à int. Schaffner) 1115.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observ., 1418.
Tramways, circulation le dimanche: quest Beattie, 1494.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul: quest. Wilson, C.-A., 1496.
Commissions illicites: disc. du bill (n° 31) y relatif, 1563.
Cobalt (lac), véto sur une loi d'Ontario y relative: disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc. y relatifs, 1853.
Miner, Bill, évasion: observ., 1925.
Trent (canal de la) (sub.), 1992 et suiv.
Affaires extérieures (départ. des): disc. d'un proj. de résol. en comité gén., 2103 et suiv.
Cour d'échiquier: bill (n° 98) pour modifier la loi y relative, 1re l., 2246.
Compagnie d'assurance Canada Life: discussion en com. gén. du bill (n° 56) la concernant, 3180 et suiv.
Chemins de fer en Colombie-Anglaise, différend entre le Dominion et la prov. au sujet de la zone des chs de fer: quest. J. D. Taylor, 3217.
Newmarket (canal de): disc. d'une interp., 3306 et suiv.
Buell, M.: quest. S. Sharpe, 3438.
LeBel, Achille, réclamation contre l'Intercolonial: quest. Gauvreau, 3439.
Postes, courriers ambulants: quest. Gauvreau, 3439.
Kingston, fourniture du charbon au pénitencier: quest. Edwards, 4458; garde des prisonniers, rép. au même, 4458; fourniture des pommes de terre: quest. Edwards, 4459.
Traité concernant les eaux limitrophes et la frontière: quest. Boyce, 4522.
Commissions secrètes et illicites: observ. sur les modif. du Sénat au bill (n° 31) y relatif, 4651.
Cie de force motrice d'Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4714 et suiv.
Code criminel: dépôt d'un bill (n° 148) le modifiant, 4879; disc. des articles, 6708 et suiv.; 7089, 7431.

AYLESWORTH, Hon. A. B.—*Suite.*
Extradition: dépôt d'un bill (n° 149) modifiant la loi y relative, 4881; observ. en comité gén., 5505.
Cour d'échiquier: dépôt d'un bill (n° 151), 4944; disc. des articles, 7078.
Yukon: dépôt d'un bill (n° 156) y relatif, 5137; observ. en comité gén., 5504.
Westmoreland, juge de la cour de comté: quest. McAlister, 5155.
Miner, Bill: quest. J. D. Taylor, 5155.
Cour d'échiquier: observ. en comité gén. sur le bill (n° 98) la concernant, 5623.
Ewart, J. S., mission à la Haye: quest. Lake, 5914.
Magistrature de Québec, anciens juges des cours supérieure et du banc du roi: quest. Delisle, 5919.
Juges des cours de comté et de district: dépôt d'un proj. de résolut. les concernant, 6428.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 5522.
Traité relatif aux eaux frontières: quest. Macdonell, 6604.
Pénitencier Saint-Vincent-de-Paul : quest. Monk, 6722.
Commissaires et agents commerciaux (sub.), 6985.
Cour suprême du Nouv.-Brunswick: quest. Crocket, 7016.
Assurance: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7034.
Cours de comté: disc. d'un proj. de résolution, 7102.
Service à vapeur Québec-Blanc-Sablon (sub.), 6980.
Florence Mining Co.: observ., 7276.
Pénitencier de la Colombie-Angl. (sub.), 7381.

BARKER, Samuel, *Hamilton-est.*
Travaux au quai et aux bassins du canal Lachine (sub.), 1657.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1663.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1783.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2261.
Clarke-City (Sept-Iles): travaux (sub.), 2685 et suiv.
Intercolonial : location des embranchements (débat sur projet de résol. Emmerson), 2290 et suiv.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5885.
Réglementation des pêcheries: observ., 6827.

BARNARD, George H., *Victoria (C.-A.)*
Dawson, logement du commissaire du Yukon, 1686.
Postes (service ext.), traitement et allocations (sub.), 1812.
Banfield-Creek, bateau de sauvetage: quest., 1831.
Réserves indiennes de la Col.-Angl. (mot. pour dépôt de doc.), 1835.
Défense navale: observ., 3741.
Bebbington, Th., révocation de son certificat de pilote: mot. pour dépôt de doc., 4214.

BARNARD, G. H.—*Suite.*

Discours du trône: adresse en réponse (débat), 72.
Quais: construction, sommes y affectées (int.), 367.
Esquimault: station navale, maintien (int.), 368; fortifications (int.), 501.
Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 959 et suiv.
Indiens (sub.),: arpentage des réserves, 1208, 1219 et suiv.; appointements et secours, 1203; écoles, 1204.
Commerce: vacance de l'agence commerciale du Canada à Shanghaï (int.), 2451.
Edifices publics (sub.): de la Colombie-Anglaise, améliorations, 2198 et suiv.
Elections: différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3041.
Milice (sub.): appointements, 2429 et suiv.; inspection du corps permanent d'Esquimalt (int.), 2925.
Navires de guerre anglais démodés: mis à la disposition du Canada (int.), 2513.
Rapides Saint-André: améliorations (sub.), 2215 et suiv.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2198 et suiv.; port, améliorations (sub.), 2234.
Hôpital Saint-Joseph, en Col.-Angl. (quest.), 3380.
Pilotage: droits au port de Victoria (quest.), 3676.
Récompenses aux sauveteurs (sub.), 7004.
Milice navale (sub.), 7013.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7192.

BARR, John, *Dufferin.*

Service civil: augmentation d'appointements, d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 338, 431.
Chemins de fer: bill (n° 32), pour en faciliter la construction, 1re l., 343; 2e l., 923.
Ligne téléphonique: croisant voies ferrées (int.), 353.
"Annuaire statistique": (sub.), 740, 3372.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 834 et suiv.
Douanes: saisies opérées, de 1904 à 1908 (mot. pour doc.), 872.
Indiens (sub.): frais judiciaires, 1048.
Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1166 et suiv.
Edifices publics, à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1329 et suiv.
Glencoe: édifice public (sub.), 1436.
Abolition du Sénat: disc. d'un projet de résolution, 1544.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621.
Franchise postale (usage abusif de la) observation, 1748.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2062.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2526.
Revenu de l'intérieur: rapport concernant confiscation, dépôt (int.), 2935.
Postes, agents du service extér.: observ., 4484

BARR, J.—*Suite.*

Paquebots, service entre la France et le Canada: disc. en comité gén. d'un projet de résolution y relatif, 4682.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4687 et suiv.
Musique du 36e régiment: question, 5148.
Gabriel, capitaine: quest., 5149.
Salle d'armes du 36e rég.: quest., 5150.
Nourriture pour animaux domestiques: observ. sur la 3e l. du bill (n° 127) y relatif, 5484.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5660.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6133.
Station d'expériences (sub.), 6255.
Stork, W. W., vétérinaire: quest., 6398.
Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7372.

BEATTIE, Thomas, *London.*

Bacon: amélioration (int.), 360; nombre de porcs abattus par certains établissements, du 1er nov. 1907 au 1er nov. 1908, (mot. pour doc.), 721.
Monnaie d'argent, frappée au Canada, de 1905 à 1908, circulation de la monnaie américaine au Canada, (int.), 914.
Zinc, dans le township d'Albermarle, (int.), 1137.
Markham: édifice public (sub.), 1465.
Judge, H. A., détective, (quest.), 1478.
Tramways, circulation le dimanche: quest., 1494.
Cie d'ass. contre l'incendie la Monarch: dépôt d'un bill (n° 82), 1742.
Chemin de fer London and Northwestern, compagnie du: institution civile; bill (n° 102), 1re l., 2449, 2e l., 2725; disc. en comité gén., 4062.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4697 et suiv.
Stations d'expériences (sub.), 6251.

BEAUPARLANT, Aimé M., *Saint-Hyacinthe.*

Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 591.
Peine de mort: commutations, combien depuis vingt-cinq ans? (int.) 706.
Défense navale: observ., 3764.

BELAND, Henri Séverin, *Beauce.*

Lac Saint-François (Beauce): quais (sub.), 2698 et suiv.
Pulpe et papier: exportation aux Etats-Unis et en Angleterre (quest.), 3222.

BICKERDIKE, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*

Chemins de fer: bill (n° 3), pour modifier la loi concernant passages à niveau, 1re l., 95; 2e l., 583.
Code criminel: bill (n° 4), modification, pour appliquer la peine du fouet au mari qui bat sa femme, 1re l., 96; 2e l., 584.
Brevet de M. Th. L. Smith: dépôt d'un bill (n° 71) y relatif, 1392.
Smith, Thomas L., brevet, bill (n° 71), comité, 2725; 3e l., 3122.
Immigration: observ. en comité général sur le bill (n° 17) y relatif, 6473.

BLACK, Judson Burpee, *Hants.*
Hygiène publique: création d'un conseil d'hygiène publique (projet de résolution), débat, 1141 et suiv.
Intercolonial: location des embranchements, débat sur projet de résolution Emmerson), 2328 et suiv.; réclamations (sub.), 3097.
Ch. de fer Dominion-Atlantic: explication sur un fait personnel, 3177.
Windsor, édifice public: quest., 4523.
Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3593 et suiv.

BLAIN, Richard, *Peel.*
Cigarettes: loi pour en prohiber ou restreindre la vente (int.), 258.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 796 et suiv.
Porcs importés des Etats-Unis, droits imposés, (int.), 866.
Belleville: salle d'armes (sub.), 1432.
Glencoe: édifice public (sub.), 1443.
Markham: édifice public (sub.), 1465.
Lachine: travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1652.
Edifices publics à Ottawa (terrains) (sub.), 1693; service téléphonique (sub.), 1703.
Edifices fédéraux: loyers (sub.), 1711.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1731.
Postes: bureaux dans le comté de Peel (quest.), 3221.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2484 et suiv.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2680.
Disraéli: quai (rép. à observ. Tobin), 2489.
Employés publics: destitution de certains employés: MM. A. Johnston, P. Ward, etc. (int.), 2514.
Intercolonial: fraudes (int.), 2823
Port-Credit (quest.), 3224.
Edifices fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3391.
Rivière Espagnole: travaux d'améliorations (sub.), 3520.
Lainages (industrie des): observ., 4389, 4396.
Immigration: observ. sur le bill (n° 17) y relatif, 4652.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4659.
Grand-Tronc-Pac., prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5540 et suiv.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5573 et suiv.; 5627 et suiv.; 5841 et suiv.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6134.
Chs de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif. 6612.
Explication sur un fait personnel, 6727.
Réglementation des pêcheries: observ., 6855.

BLONDIN, Pierre Edouard, *Champlain.*
Clarke-City (Sept-Iles): quai (sub.), 2670 et suiv.
Pierre brute et concassée, fourniture, soumission (int.), 2741.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 3052.

BLONDIN, P. E.—*Suite.*
Ch. de fer de l'Est du Saint-Maurice: discussion gén. sur le bill (n° 176) y relatif, 6388.
Transcontinental, cour de garage à la Tuque: quest., 6603.

BORDEN, Hon. sir Frederick W., K.C.M.G., *King* (*N.-E.*).
Toronto: cession de la propriété dite Garrison Common (rép à int. Macdonell), 190; achat de nouvelles casernes (rép. à int. Macdonell), 191.
Terres fédérales: le gouvt se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest en 1885? (rép. à int. Macdonell), 192.
Truro: salle d'armes, gardien (rép. à int. Stanfield), 194.
Fusils Ross: combien acceptés et renvoyés? etc. (rép. à int. Northrup), 256, 347, 577; emploi à Bisley, baïonnettes de ces fusils (rép. à int. Worthington), 362, 363, 706; rapport du comité y relatif (rép. à int. Worthington), 498.
Esquimault: fortifications (rép. à int. Barnard), 501.
Kingston: constructions sur les terrains militaires (rép. à int. Edwards), 575; terrains achetés près de Kingston, de qui? (rép. à int. Edwards), 575.
Saint-Jean, P.Q.: terrains militaires, loués (rép. à int. Monk), 708.
Belleville: salle d'exercices, construction (rép. à int. Porter), 710.
Fusils: et cibles-miniatures, distribution par le gouvt (rép. à int. Hughes), 718.
Collège militaire royal: fourniture de l'eau (rép. à int. Hughes), 719.
Milice: exercices annuels, exercices dans les universités (rép. à int. Hughes), 719-720.
Pensions: payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 857.
Lake, sir P.: discours (rép. à int. Talbot), 1124.
Fusiliers d'Algoma (97e rég.): réponse à la quest. Boyce, 1490.
Fusil Ross: réponse à la quest. Northrup, 1491.
Etat-major impérial (projet de création d'un): réponse à la quest Talbot, 1499.
Champ de tir à Richmond: rép. à quest. G. Taylor, 1823.
Collège milit. royal (écuries): rép. à la quest. Edwards, 1833.
Intercolonial: réclamations (sub.), 3098 et suiv.
Québec, arsenal fédéral: rép. à quest. Stanfield, 3225.
Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3254.
Dragage à Indian-Head (int. Crocket), 2924.
Fusil: importation de fusils suisses et autres (int. Worthington), 2517.
Milice, ministère (sub.): appointements, mémoire de sir F. Borden, 2370 et suiv., 2438 et suiv.; dépenses casuelles, 2439, 2445; achat d'armes, munitions et fournitures, champs de tir, etc., 2439; exercices annuels, 2442; gratifications, 2445; soldes et allocations, 2448; matériel de guerre, 2448; milice active, équipement et munition des

BORDEN, Hon. sir F. W.—*Suite.*

corps permanents (int. Hughes), 2510; inspection du corps permanent d'Esquimalt (int. Barnard), 2926; dragons canadiens, approvisionnement à Saint-Jean, P.Q. (int. Monk), 2928; solde de la troupe permanente à Halifax, en retard (int. Crosby), 2935.
Vieux fort de Toronto: rép. à quest. Foster, 4206.
Culture physique: lettre de lord Strathcona, 3380.
Fort Cumberland: réponse à la question Rhodes, 3682.
Terres fédérales: octroi à des civils, rép. à quest. Ames, 4208.
Vétérans de l'expédition de la rivière Rouge: récompenses (quest. Boyce), 4213.
Milice et Défense: appointements (sub.), 4273.
Kingston: fournitures en vivres aux artilleurs (rép. à quest. Edwards), 4457.
Milice, dépenses. rép. à quest. Middlebro, 4882.
Fusil Ross: rép. à quest. Currie, 5147.
Musique du 36e rég.: rép. à quest. Barr, 5148.
Gabriel, capitaine: rép. à quest. Barr, 5149.
Salle d'armes du 36e rég.: rép. à quest. Barr, 5150.
Woodstock: salle d'armes: rép. à quest. Crocket, 5422.
Lansdowne, salle d'exercice: rép. à quest. G. Taylor, 5915.
Petewawa, comp. d'instruction: quest. White, 5924.
Camps d'instruction dans la province de Québec: quest. Worthington, 5927.
Bisley, usage du fusil Ross: quest. Worthington, 5928.
Sherbrooke, formation d'un régiment: quest. Worthington, 5928.
Sherbrooke, salle d'armes: quest. Worthington, 5929.
Canton de l'Est, camp de cavalerie: quest. Worthington, 5930.
Fonds patriotique canadien: dépôt d'un bill (n° 175) y relatif, 6180.
Fusil Lee-Enfield, nouveau canon: quest. Currie, 6393.
Milice et Défense (sub.), 6989.
Intendance milit.: quest. Sproule, 7118.
Vieux fort de Toronto: observations, 6733.

BORDEN, Robert Laird, *Carleton (O.)* et *Halifax, (N.-E.).*

Orateur, élection (observ. sur mot. Laurier), 4.
Marine et Pêcheries: ministère, administration, dépôt du rapport de l'enquête faite par l'h. juge Cassels (mot. pour doc.), 7; impression des dépositions (int.), 423; impression et distribution du rapport, enquête Cassels (int.), 577, 666; employés du ministère dans le comté d'Halifax (int.), 703; employés du ministère à Halifax (int.), 921, 1139.
Traités: mentionnés dans les journaux, quand signés et déposés? (int.), 8; traité concernant voies navigables, dépôt du texte (int.), 165; (observ. à ce sujet), 182; (int.), 305, 423; (observ.), débat, 668 et suiv.; (int.), 1133; (mot. pour doc.), 1141; traités du 11 avril 1908 (mot. pour doc.), 1141, 1253.
Hôtel du Grand-Tronc: construction, négociations à ce sujet (int.), 13.

BORDEN, R. L.—*Suite.*

Discours du trône: adresse en réponse (débat), 24.
Carleton, comté: (M. R. L. Borden déclare remettre son mandat), 98; bref d'élection, émis (int.), 345, 423.
Dette publique: chiffre, augmentation (int.), 154.
Postes: poste rurale, distribution gratuite, système adopté (int.), 154.
Ligne panbritannique (All Red Line): projet, où en est-il rendu? (int.), 154; (mot. pour doc.), 164.
Convention entre la France et le Canada: pas encore entrée en vigueur, cause de ce retard (int.), 155, 172.
Revenus divers: pour décembre 1908: (int.), 155.
Service civil: modification de la loi (mot. pour doc.), 164; augmentations d'appointements en vertu de la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 320 et suiv., 433 et suiv.; 1014 et suiv.; (sub.), 743 et suiv.
Intercolonial: projet d'affermage (int.), 171; employés nommés jusqu'au 31 décembre 1908 (int.), 254.
Québec: reconstruction du pont (int.), 171.
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 294 et suiv.; bill (n° 6), comité, 551; bill (n° 20), dommages, procédures, en comité, 812-813 et suiv.
Pêcheries: rapport de M. Bastedo (int.), 345; commission internationale des pêcheries: membres de cette commission (int.), 1132.
Parc de la côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc (mot. pour doc.), 371.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (mot.) 375.
Chambre des communes: 2e rapport du comité du restaurant (observ. sur mot. Pugsley), 423.
Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer la peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 599.
Travaux publics: soumissions, comment procéder à leur sujet (débat sur mot. Reid), 600 et suiv.; ministère: appointements et dépenses casuelles (sub.), 646 et suiv.
Archives: (sub.), 732.
Recensement et statistiques: (sub.), 735 et suiv.
Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 991 et suiv.
Affaires indiennes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 1024 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 4), 2e l., 1090 et suiv.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1186 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat: nombre d'employés en 1908, leurs appointements (int.), 1237.
Rivière Nation: drainage, ou dragage (int.), 1242.
Chemin de fer transcontinental national: sommes payées pour sa construction, (int.), 1246-1247; partie construite du chemin, (int.), 1249.

BORDEN, R. L.—*Suite.*
Chemins de fer: capital des compagnies, et leurs tarifs (int.), 1252.
Pêche: primes de pêche, formules pour en obtenir, distribution, retard (int.), 1252.
Comptes publics (comité des) pas assez souvent convoqué (int.), 1254.
Télégramme au "Colonist": question de privilège, 1472.
Grand-Tronc-Pacifique (quest.), 1476.
Transcontinental national (quest.), 1477.
Débats: disc. d'un rapp. du comité, 1562.
Ch. de fer du S.-O. d'Halifax (quest.), 1644.
Traité des eaux limitrophes (observ.), 1651.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1779.
Chemin de fer de Caledonia à Liverpool: construction réelle ou projetée (mot. pour dépôt de doc.), 1836.
Bois: bois et pulpe, projet d'abolir droits sur ces articles, entre Canada et Etats-Unis (int.), 2518.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2534.
Chemin de fer transcontinental national: le Gouvernement déposera-t-il un projet de loi concernant ce chemin (int.)? 2343; prêt de $10,000,000 par le Gouvernement (int.), 2932.
Chemin de fer de la vallée de la Rivière Kettle: 1er rapport du comité des ordres permanents demandant que l'avis donné pour bill tendant à faire prolonger le délai relatif au parachèvement de ses voies autorisées soit jugé suffisant (rép. à mot. Clarke pour adoption), 2132, (rép. à mot. McCraney, idem), 2237.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern, bill (n° 29), en comité, 2254.
Comité: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (mot.), 2137.
Employés publics: traitement, (débat sur observ. Foster), 2579 et suiv.
Intercolonial: situation du réseau, exposé de l'hon M. Graham (débat), 2885 et suiv.
Manitoba: extension des frontières, pétition à ce sujet (débat sur observ. Roche), 2366.
Marine et Pêcheries, ministre: enquête, rapport du juge Cassels, attitude du Gouvernement (int.), 2342.
Milice (sub.): matériel de guerre, 2449.
Pêcheries: attributions du Dominion et des provinces à ce sujet, négociations (quest.), 2130.
Pêcheurs, de la Nouvelle-Ecosse, correspondance avec ministère de la Marine (mot. pour doc.), 2283.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (débat sur observ. Monk), 2458 et suiv.
Traités: traité relatif aux voies navigables, dépôt (quest.), 2131; modifications (int.), traité de 1894 entre Grande-Bretagne et Japon, mise en vigueur et expiration (int.) 2274.
Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3256.
Utilisation de la lumière du jour: observ. sur bill (n° 108) y relatif, 3386.
Postes: aménagement du bureau de poste à Dartmouth, observ., 3442.
Grand-Tronc-Pacifique: coût des sections des prairies et des montagnes, observ., 3442.

BORDEN, R. L.—*Suite.*
Intercolonial: préposés aux marchandises, observ., 3445.
Foran, Wm.: quest. au sujet de son successeur, 3557
Défense navale: observ., 3716.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3777 et suiv.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4069 et suiv., 4081.
Cobalt (lac): véto sur une loi l'Ontario y relative—disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1862.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1934.
Affaires extérieures (départ. des): disc. en comité gén. d'un proj. de résol., 2091 et suiv.
Rivière Montréal: amélioration en amont de Latchford (sub.), 3149.
Cie d'ass. Canada-Life: disc. en comité gén. du bill (n° 56), 3197.
Newmarket (canal de): observ., 3354.
Affaires extérieures: observ. en comité gén. sur le bill (n° 90) créant ce département, 4711.
Homards, pêche: quest., 5054.
Hécate, détroit: quest., 5137.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5139.
Grand-Tronc-Pacif., prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5366; observ. en comité gén., 5455 et suiv.; 5531 et suiv.; 5583 et suiv.; 5818.
Ch. de fer central, observ., 5932 et suiv.
Yukon, ordonnances: observ. sur un proj. de résolution y relatif, 6188.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 6275.
Smith, John Dennison: observ. en comité gén. sur le bill (n° 157) le concernant, 6375.
Ch. des communes, classement du personnel: observ. 6419.
Chs de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6509, 6606.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution, 6695.
Eaux frontières: observations, 6971.
Milice et Défense (sub.), 6990.
Code criminel: discussion en comité gén. sur le bill (n° 148), 6709.
Travail, création d'un départ.: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7049
Intercolonial, renvoi d'employés: quest., 7015.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7154.
Florence Mining Co.: observ., 7262
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7083.
Cours de comté: disc. d'un projet de résolution, 7103.
Service civil, augmentation gén. des traitements: disc. sur la 3e lect. du bill (n° 187) y relatif, 7157.
Sissiboo (rivière), pont: observ., 7179.
Mission (rivière), quai: quest., 7260.
Législation du Sénat (sub.), 7413
Travail, création d'un département: disc. gén. du bill (n° 165) y relatif, 7045; disc. des articles, 7158.
Défense impériale: observ., 7282.

BOYER. Gustave, *Vaudreuil.*

Traduction française des bulletins du recensement et statistiques (quest.), 1483.
Carillon (forces hydraul. au rapide de) (quest.), 1645.
Débats: coût de l'impression (quest.), 1821; personnel des traducteurs (quest.), 1822.
Pont de Québec: traduction du rapp. de l'enquête sur l'écroulement (quest.), 1822.
Passe migratoire de la rivière Delisle: mot. pour documents, 1835.
Traducteurs des Communes: fonctions et organisation (mot. pour dépôt de doc.), 1835
Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2054.
Compagnie de fabrication et de force motrice des rapides des Cèdres: bill (n° 94), 1re l., 2238; 2e l., 2725.
Traduction française de la loi relative aux terres du domaine fédéral (int.), 560.
Recensement prochain: crédit à cette fin (int.), 560.
Canal de Soulanges: employés (int.), 915.
Service des dépêches à Sainte-Justine: quest., 3681.
Sainte-Anne-de-Bellevue: dragage aux écluses, quest., 3684.

BOYCE, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*

Secrétariat d'Etat: démission de l'h. M. Scott et nomination de l'h. M. Murphy (int.), 193.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 218 et suiv.
Phares: gardiens (int.), 355.
Piscifacture: au Sault Sainte-Marie (int.), 355.
Ile Saint-Joseph: quais (int.), 356.
Rivière Michipicoten: quai (int.), 356.
Sea-Gull: quai (int.), 357.
Importations: au Sault Sainte-Marie (int.), 357.
Tenby-Bay: quai (int.), 358.
Listes électorales: coût (int.), 358.
Acier: compagnie d'aciérie d'Algoma, fabrication de rails (int.), 354; importation d'acier (int.), 374.
Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits (int.), 506, 704.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), institution civile, 2e l., 1083.
Traité des eaux limitrophes: observations, 1428; quest., 4522.
Glencoe: édifice public (sub.), 1451.
Réserve indienne de Caughnawaga (quest.), 1489.
Fusiliers d'Algoma (97e rég.), (quest.), 1490.
Edifices publics à Ottawa (service téléphonique) (sub.), 1699.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative—disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1846.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2687 et suiv.
Traités: traité relatif aux voies navigables internationales; ratification, dépêche (int.), 2468.
Nipigon (riv.): dragage (quest.), 3863, 4455, 5926.

BOYCE, A. C.—*Suite.*

Vétérans de l'expédition de la Rivière-Rouge; récompenses (quest.), 4213.
Sault Ste-Marie: posage des bouées (quest.), 3683.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4102.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4183 et suiv.
Jacobs, Macdonald F., de Caughnawaka: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Postes, courriers convoyeurs, augmentation de salaires: quest., 4455.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4664.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant et suiv.; 5852 et suiv.
Dragage à Port-Arthur et à la rivière de la Mission: quest., 6064.
Galerie nationale des arts: quest., 6392.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution y relatif, 6688.
Eaux frontières: observ., 6928.

BRADBURY, George Henry, *Selkirk.*

Winnipeg-Beach: jetée protectrice (int.), 353.
Dragage: de la rivière Icelander (int.), 366; dragage dans le lac Winnipeg (int.), 915.
Postes: bureau de poste de Selkirk (int,), 366, 558; transport des dépêches entre la gare et le bureau de poste de Winnipeg (int.), 916.
Elmwood: bureau de poste, emplacement, (int.), 501.
Lac du Bonnet: pêche de l'esturgeon, conditions favorables (int.), 559.
Rapides de Saint-André: écluses, construction, nombre d'hommes y employés (int.), 559.
Poisson: poisson blanc. défense de le pêcher, application au lac Playgreen (int.), 359; poisson exporté du Manitoba, de 1893 à 1900 (mot. pour doc.), 871.
Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 957 et suiv.; du Manitoba (sub.), 969 et suiv.
Indiens (sub.): dépenses générales, 1072 et suiv.; appointements et secours, 1201 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: achat de terrains pour tête de ligne à Winnipeg (mot. pour doc.), 1140.
Steamers du département des Affaires indiennes sur le lac Winnipeg (quest.), 1482.
Phares au lac Winnipeg (quest.), 1482.
Observ. sur les expériences de la tourbe combustible par le département des mines, 1586.
Collège militaire royal de Kingston (agrandissement des intallations (sub.), 1595.
Edifice public à Dauphin (sub.), 1631.
Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1637.
Franchise postale, usage abusif : observations, 1759.
Postes (service ext.), traitements et allocations (sub.), 1810.
Arpentage: exécuté par M. Vaughan (mot. pour doc.), 2247.
Ecluses de Saint-André: pont (int.), 2281.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2252.
Poisson pêché en été, et expédié (int.), 2247.

BRADBURY, G. H.—*Suite.*
Rapides Saint-André, amélioration (sub.), 2214.
Tiffin: port, améliorations (sub.), 2234.
Métis des Etats-Unis: ceux qui ont reçu du scrip (mot. pour dépôt de doc.), 1836.
Ch. de fer de l'île du Prince-Edouard: agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3138.
Ports, rivières et ponts: améliorations en général dans le Manitoba (sub.), 3159.
Lac Dauphin: abaissement du niveau (sub.), 3171.
Otonabee (rivière): dragage (quest.), 3219, 4453.
Cie du ch. de fer Pacifique-Canadien: bill (n° 79), disc. en comité général, 3335.
Homesteads: à l'ouest du lac Winnipeg (quest.). 3438.
Pêcheries du Manitoba: observ., 3441.
Subvention au journal "Canada Posten": mot. pour dépôt de doc., 4214.
Elévateur à grain, exploitation par l'Etat; observ. sur un projet de résolution, 4248.
Traité de la réserve Saint-Pierre: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Postes: agents des services extérieurs, observ., 4485.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité général sur le bill (n° 89) y relatif, 4671.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité général sur le bill (n° 34) la concernant, 4768 et suiv.
Budget: discussion gén., 5304.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6204.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6590.
Réglementation des pêcheries: observ., 6797 et suiv.
Pêcheries du Manitoba: observ., 7283.
Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7213.

BRISTOL, Edmond, *Toronto-centre.*
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5698.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6543.

BRODER, Andrew, *Dundas.*
Nation (rivière), dragage: mot. pour doc., 722.
Edifice public à Dauphin (sub.), 1632.
Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1690.
Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2058.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2815 et suiv.
Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3255.
Ressources naturelles: observ. en comité gén. sur projet de résol. y relatif, 6683.

BRODEUR, Hon. Louis Philippe, *Rouville.*
Marine et Pêcheries: ministère, rapport de l'enquête conduite par l'hon. juge Cassels, (dépôt), 15; appointements, (sub.), 400 et suiv.; employés du ministère dans le comté d'Halifax, (rép. à int. Borden), 703; rapport du ministère, (dépôt), 777; employés du ministère à Halifax, (rép. à int. Borden), 921, 1139; abolition du patronage, (rép. à int. Foster), 922.

BRODEUR, Hon. L. P.—*Suite.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 65.
Pêcheries: rapport de M. Bastedo, (rép. à int. Borden), 345; développement, (mot. Sinclair), 541 et suiv.
Steamer "Montcalm": travail au Cap-Rouge, (rép. à int. Paquet), 346; nouvel ingénieur (rép. à int. Paquet), 576.
Homards: conserves, (rép. à int Sinclair), 346.
Phares: gardiens, (rép. à int. Boyce), 355.
Piscifactures: au Sault-Sainte-Marie, (rép. à int. Boyce), 355.
Tadousac: navigation d'hiver, (rép. à int. Gauvreau), 363.
Esquimault: station navale, maintien, (rép. à int. Barnard), 368.
Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits, (rép. à int. Boyce), 507.
Steamer brise-glace: pour le étroit de Northumberland, construction, (rép. à int. Fraser), 710.
Steamers "Stanley" et "Minto": officiers et membres de l'équipage, (rép. à int. Brodeur), 711.
Pisciculture: au lac Winnipegosis, (rép. à int. Campbell, 866; au Sault-Sainte-Marie, (rép. à int. Boyce), 356; à Banff, (rép. à int. McCarthy), 917.
Immigration: et rapatriement, (débat sur mot. Paquet), 893.
Montréal: droits de quaiage, et renvoi des employés de la commission du port, (rép. à int. Gervais), 920.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1108 et suiv.
Traité: concernant eaux internationales et pêcheries du N.-B., entrefilet du "Globe", de Saint-Jean, (rép. à int. Daniel), 1314.
Pêche: primes aux pêcheurs, formules pour les obtenir, distribution en retard, (rép. à int. Crosby), 1077; 1319.
Comités (création de nouveaux): dépôt d'un proj. de résolution, discussion en comité et adoption, 1394.
Etablissement piscicole: question Campbell, 1481.
Permis de pêche dans les lacs du Manitoba: question Campbell, 1481.
Frai de poisson blanc pour le lac Winnipegosis: question Campbell, 1482.
Phares au lac Winnipeg: question Bradbury, 1482.
Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: adoption, après débat, d'une mot. y relative, 1556.
Pêche en été dans le lac du Bonnet: question Campbell, 1829.
Comités: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (rép. à mot. Borden), 2137 et suiv.
Entreprises publiques: avis d'adjudication (int. Currie), 2927.
Fagin, Thomas: emploi (int. Monk), 2276.
Fleuve Saint-Laurent: largeur et profondeur, dragage (int. Ecrement), 2272.
Soulanges (île): changement de nom (int. Lortie), 2918.
Leblanc, J. O.: destitution (int. Crocket), 2744.
Navires de guerre anglais demandés: mis à la disposition du Canada (int. Barnard), 2513.

BRODEUR, Hon. L. P.—*Suite.*
Pêche: navire garde-pêche sur la côte du Pacifique, construction (int. Smith), 2278.
Pêcheries: combien de croiseurs pour les protéger (int. Smith), 2931.
Télégraphie sans fil, système Marconi, stations entre Montréal et Québec (int. Ecrement), 2923.
Traduction des lois: titres non traduits en français, dans la version française (débat sur observ. Paquet), 2134.
Navigabilité de la baie de Dixon et du port de Prince-Rupert (quest. Cowan), 2738.
Marine, comptabilité du département: quest. Lennox, 1831, 2026; service des achats: question Cowan, 2085.
Banfield-Creek, bateau de sauvetage: question Barnard, 1831.
Passe migratoire de la rivière Delisle: observ. sur mot. Boyer, 1835.
Ports et quais de l'Etat: dépôt d'une bill (n° 89) y relatif, 2082; observ. en comité gén. 4653, 6192, 6429.
McPhaiden (cap.): rép. à quest. Cowan, 2084.
Phares (commission des): rép. à quest. Cowan, 2085.
"Minto" et "Stanley": rép. à quest. Rhodes, 2087.
East-Point (port de): rép. à quest. Fraser, 3377.
Georgetown (île P.-E.): agents du départ. de la Marine, rép. à quest. Fraser, 3377.
Stations météorologiques : rép. à quest. Thornton, 3377.
Navires canadiens: rép. à quest. Currie, 3378.
Hôpital Saint-Joseph en Col.-Angl.: rép. à quest. Barnard, 3380.
Oshawa (port d'): rép. à quest. Hughes, 3384.
Pêcheries du Manitoba: observ. 3442.
Marine et Pêcheries, adjudications de fournitures: rép. à quest. S. Sharpe, 3673.
Pisciculture dans Ontario: rép. à la quest. Edwards, 3680.
Engagement forcé des matelots à Vancouver: question Cowan, 3682.
Sault-Sainte-Marie: posage des bouées, rép. à la quest. Boyce, 3683.
Pêche dans les eaux du Pacifique: réponse à la quest. Cowan, 3684.
Défense navale: observ., 3757.
Marine et Pêcheries, (départ.): appointements (sub.), 3900; dép. casuelles (sub.), 3914; disc. d'une interpellation sur la gestion du départ., 3919 et suiv.
Stations météorologiques à Port-Hope: rép. à quest. Thornton, 4207.
Marine et Pêcheries, achats de fournitures: explications sur un fait personnel, 4266.
Marine marchande: dépôt d'un bill (n° 131), modifiant la loi y relative, 4352; observ. en comité gén., 5486.
Ch. de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur les modific. du Sénat au bill (n° 38) y relatif, 4395.
Paquebots (service entre la France et le Canada): disc. d'un proj. de résolution, 4675; dépôt d'un bill (n° 146) y relatif, 4684; observ. en com. gén., 5486 et suiv.
Marine, capitaines au service du départ.: rép. à quest. Lachance, 4945.

BRODEUR, Hon. L. P.—*Suite.*
Pêcheries en Nouvelle-Ecosse, agents: rép. à quest. Jameson, 4946.
Niagara, embacle de glace: rép. à quest. Lancaster, 4952.
Eaux navigables: dépôt d'un bill (n° 152) y relatif, 5048; observ. en comité gén., 5493.
Montréal, commission du port: dépôt d'un bill (n° 154), 5049; observ. dans la disc. gén., 5503.
Homards, pêche: rép. à quest. Borden, 5054.
Cie d'ass. Canada Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5737 et suiv.
Pêcheries du Cap-Breton: rép. à quest. Maddin, 5916.
Pêcheries de Pictou, gardiens et surveillants: rép. à quest. Rhodes, 5917.
Cabotage au Canada: rép. à quest. Stanfield, 5918.
Glace-Bay, feux de direction: quest. Maddin, 5929.
Garde-pêche de Victoria (N.-E.): quest., 5922.
Navigation en Nlle-Ecosse: quest. Jameson, 5926.
Passamoquoddy, claies dans la baie: quest. G. Taylor, 6394.
Ch. des communes, classement du personnel: observ., 6418.
Cie du pont et de la gare terminus de Montréal: disc. des articles du bill (n° 180) la concernant, 6956.
Milice navale (sub.), 7012
Observation des marées (sub.), 7008.
Subvention aux sociétés de sauvetage (sub.), 7009.
Entretien des vapeurs du service des mers du Nord (sub.), 7010.
Service marit. et fluvial, entretien des vapeurs et bateaux brise-glace (sub.), 6998.
Bateau brise-glace pour détroit Northumberland (sub.), 7002.
Récompenses aux sauveteurs (sub.), 7004.
Enquêtes sur les naufrages (sub.), 7007.
Enlèvement d'obstacles dans les rivières (sub.), 7008.
Prince-Edouard (île), état des communications: observations, 6788.
Réglementation des pêcheries: observations, 6827, 6842.
Gorman, L. F. (sub.), 7324.
Young, W. S. (sub.), 7324.
Hôpitaux de marine (sub.), 7286.
Etablissements de pisciculture (sub.), 7286.
Croiseur du service des pêcheries (sub.), 7287.
Ostréiculture (sub.), 7289.
Entrepôt frigorifique pour la boitte (sub.), 7290.
Usines d'expériences relatives au chien de mer (sub.), 7291.
Etablissements d'expériences pour la salaison du poisson (sub.), 7293.
Stations biologiques (sub.), 7294.
Poisson frais, transport et conservation (sub.), 7296.
Commission des pêcheries (sub.), 7298.
Juridiction sur les pêcheries (sub.), 7299.
Gratifications aux agents des douanes (sub.), 7299.
Commission internationale des pêcheries (sub.), 7301.
Vancouver, ligne de vapeurs (sub.), 7323.

BRODEUR, Hon. L. P.—*Suite.*
Clarke, A. G., indemnité (sub.), 7323.
Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7214.
Service des phares et des côtes, agences, loyers, etc. (sub.), 7227.
Salaires et allocations aux gardiens de phares (sub.), 7227.
Commissaires du port de Montréal: disc. des articles du bill (n° 154) les concernant, 6884; prêt: dépôt et adoption d'un projet de loi, 7076.
North West Fish Co., quest. Campbell, 7110.
McRae, Hector: quest. Maddin, 7117.
Phare de l'île Fish: quest. Fraser, 7120.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7192.
Chantiers de marine à Sorel sub.), 7222.
Outillage de dragage (sub.), 7223.
Quais permanents sur le lac Saint-Perre (sub), 7225.
Vapeur pour service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7249.
Construction de phares et matériel (sub.), 7243.
Achat d'un terrain à Saint-Jean (N.-B.) (sub.), 7255.
Service météorologique (sub.), 7255.
Etudes hydrographiques (sub.), 7256.
Bateau pour le service des études hydrographiques (sub.), 7256.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7197.

BUREAU, Hon. Jacques, *Trois-Rivières-et-Saint-Maurice.*
Immigration et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 899.
Pénitenciers: en général (sub.), 932 et suiv.; pénitencier de Kingston (sub.), 934 et suiv.; pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (sub.), 964 et suiv.; de Dorchester (sub.), 967; du Manitoba (sub.), 969; de la Colombie-Anglaise (sub.), 975 et suiv.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1761, 1780.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1937
Journaux libéraux (lettre hebdomadaire aux): rép. à quest. J. D. Taylor, 2028.
Ch. de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur modif. du Sénat au bill (n° 38) y relatif, 5766.
Ch. de fer de l'Est du Saint-Maurice: discussion gén. du bill (n° 176) y relatif, 6389.
Code criminel: discussion gén. du bill (n° 148), 6705.

BURRELL, Martin, *Yale-Caribou.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 74.
Substances alimentaires et engrais; falsification (sub.), 482.
Travail: ministère, enquêtes sur différends industriels (sub.), 697.
Election de Comox-Atlin, émission des brefs (int.), 718, 871, 920.
Expositions: (sub.), 770 et suiv.
Greenwood et Grand-Forks: bureaux de poste, emplacements (int.), 859.
Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 977, 999 et suiv.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1619.

BURRELL, M.—*Suite.*
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1770.
Caribou: service du courrier (quest.), 1832.
Téléphones: disc. d'un proj. de résol. relatif aux tarifs, 1911.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1943.
Postes télégraphiques: approvisionnement (quest.), 2026.
Stations agricoles: disc. d'un proj. de résolution, 2040.
Chemin de fer de la rivière Kettle: bill (n° 96), 1re l., 2238; 2e l., 2725.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2817.
Edifices publics (sub.): améliorations aux édifices publics de la Colombie-Anglaise, 2191 et suiv.
Elections différées: projet de résol. (débat), 2984 et suiv.; mis aux voix et rejeté, 3044.
Fruits importés des Etats-Unis en Colombie-Anglaise (quest.), 3436.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3545.
Fruits: observ. sur la loi relative à la marque des fruits, 3557 et suiv.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4688 et suiv.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5437, 5600.
Ports et voies fluviales en Colombie-Anglaise, travaux généraux (sub.), 6868.

CALVERT, William Samuel, *Middlesex-ouest.*
Chemin de fer Toronto-Niagara and Western: bill (n° 42), 1re l., 660; 2e l., 1042: en comité, 2177; 3e l., 2181.
Explication sur un fait personnel, 6730.

CAMPBELL, Glen, *Dauphin.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 137.
Dragage: de la rivière Mossy (int.), 861.
Pisciculture: au lac Winnipegosis (int.), 865.
Etablissement piscicole (quest.), 1481.
Permis de pêche dans les lacs du Manitoba (quest.), 1481.
Frai de poisson blanc pour le lac Winnipegosis (quest.), 1481.
Pêche en été dans le lac du Bonnet (quest.), 1829.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1986.
North West Fish Co.: quest., 7109.
Explication sur un fait personnel, 7110.
Lac Manitoba: abaissement du niveau de l'eau (int.), 2741.
Milice (sub.): appointements, 2428 et suiv.
Pêche dans le lac Winnipegosis, 2515.
Irrigation de certaines terres (quest.), 2514.
Lac Dauphin: abaissement du niveau des eaux (sub.), 3171.
Buttes-à-la-Lime: agence indienne (quest.), 3219.
Squatters à Dauphin (aide aux) (quest.), 3220.
Bois: permis de coupe émis en faveur de T. A. Burrows (int.), 2740.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2249.

CAMPBELL, G.—*Suite.*
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2793.
Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. du bill (n° 79), 3336.
Budget: discussion gén., 5121.
Terres fédérales (sub.), 6599.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1193 et suiv.

CARVELL, Frank B., *Carleton (N.-B.).*
Saint-Jean (fleuve): levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1736.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1788.
Téléphones: disc. d'un projet de résol, relatif aux tarifs, 1897.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4596.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet d'invention, 5145.
Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5510.
Cie de force Ontario-Michigan: observ en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5670, 6276.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5861.
Smith, John Dennison: observ. en comité sur le bill (n° 157) le concernant, 6376.

CASH, Edward L., *Mackenzie.*
Chemin de fer de la baie d'Hudson au Pacifique: bill (n° 43), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2182.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: dépôt d'un bill (n° 81) y relatif, 1742; 2e l., 2269; observ. en comité gén., 4167, 4176; discussion des modifications du Sénat, 6378 et suiv.

CHISHOLM, Alexander W., *Inverness.*
Caisses d'épargnes, (intérêt sur les dépôts dans les: quest. 1474.
Primes aux agents d'immigration: quest., 1487.
Budget: discussion gén., 5347.

CHISHOLM, Thomas, *Huron-est.*
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions, (débat sur observ. Maclean), 451.
Postes: dépôt d'un bill (n° 19) pour modifier la loi des postes, comité, 786 et suiv.
Hygiène publique: création d'un conseil, (débat sur projet de résolution Black), 1153.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2677.
Terres fédérales non encore vendues, au Nord-Ouest(int.), 2508.
Travaux publics dans Huron-est (quest.), 3677; dans Wellington-sud (quest.), 3865; dans Middlesex-ouest (quest.), 4460; à Peterboro: (quest.), 4884.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4177.
Welland: travaux publics (quest.), 4213.

CHISHOLM, T.—*Suite.*
Grand-Tronc-Pac.: prêt de l'Etat, observ. en comité gén., 4321.
Wingham, édifices publics: quest., 4884.

CHISHOLM, William, *Antigonish.*
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 1000 et suiv.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résol. Emmerson), 2339.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2479.

CLARKE, Alfred Henry, *Essex-sud.*
Chemins de fer: bill (n° 7), relatif à incendies causés par locomotives, 1re l., 97; 2e l., 393.
Viandes et conserves alimentaires: application de la loi y relative (int.), 162.
Compagnie d'assurance Canada-Life: bill (n° 56), 1re l., 914.
Comptes publics (comité des): renvoi de pièces, 1563.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative, mot. pour dépôt de doc., 1836.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2064.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, compagnie du: prorogation du délai pour achever voies autorisées (1er rapport du comité des ordres permanents demandant que l'avis donné pour bill à ce sujet soit jugé suffisant), (mot. pour adop.), 2131.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 2718, 2724, 3179 et suiv.; renvoi au comité des ordres permanents, 4713; observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres peramnents, 5712 et suiv.
Cie du chemin de fer Windsor, Essex and Lake Shore Rapid: dépôt d'un bill (n° 120), 4017.
Florence Mining Co.: observ., 7279.

CLARK, Michael, *Red-Deer.*
Animaux, maladies contagieuses: bill (n° 18), comité, 811.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2793.
Explication sur un fait personnel: un article du "Toronto World", 4159.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4617.
Budget: discussion générale, 4935, 4953.
Bétail: développement de cette industrie (sub.), 6163.
Immigration: agences canadiennes et étrangères (sub.), 7372.

CONGDON, F. T., *Yukon.*
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3004 et suiv.
Défense navale: observ., 3726.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3874.
Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5515.
Yukon, ordonnances: observ. sur un proj. de résolution y relatif, 6190.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6534.

CONMEE, James, *Thunder-Bay-et-Rainy-River.*
Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: bill (n° 34), institution civile, 1re l., 491; 2e l., 1082; disc. des articles, 4725 et suiv.; 5567 et suiv.; 5627, 5675, 5841, 6261 et suiv.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1194 et suiv.
Canal Welland (sub.): ponts de fossés d'irrigation, 2151 et suiv.
Chemin de fer (loi des): bill (n° 99) pour modifier, 1re l., 2238.
Chemin de fer Superior and Western Ontario, compagnie du: bill (n° 78), 2e l., 2383; disc. des articles, 4183.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2263.
Mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2523.
Allegash (rivière), détournement des eaux: discussion d'une mot. y relative, 3262.
Electorale (loi): dépôt d'un bill (n° 112) la modifiant en ce qui concerne les employés de chemins de fer, 3669.
Marine et Pêcheries: discussion de l'interpellation sur la gestion du département, 4066 et suiv.
Chemin de fer de Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 5856, 6367.
Eaux navigables, protection: observ. sur la 3e l. du bill (n° 152) y relatif, 6434.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4501 et suiv.
Explication sur un fait personnel, 4525.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4705 et suiv.
Eaux navigables: dépôt d'un bill (n° 150) y relatif, 4939.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5827 et suiv.

COWAN, George Henry, *ville de Vancouver.*
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 58.
Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 322.
Banque de Vancouver: bill (n° 52), 1re l., 778, 2e l., 1042; disc. des articles, 2268.
Compagnie d'assurance sur la vie British Columbia: bill (n° 55), 1re l., 914.
Glencoe: édifice public (sub.), 1449.
Secrétaire du scrutin à Vancouver (quest.), 1497.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1948.
Réserve indienne de Kitsilana (quest.), 2083.
McPhaiden (cap.): (quest.), 2084.
Marine, service des achats (quest.), 2084.
Phares (commission des): (quest.), 2085.
Grand-Tronc: dette due au Canada (quest.), 3220.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2349.
Postes: poste rurale dans district de Central Park, pétition à ce sujet (int.), 2738
Vancouver: élévateur à grain, construction (int.), 2738.
Navigabilité de la baie Dixon et du port de Prince-Rupert (quest.), 2737.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.

COWAN, G. H.—*Suite.*
Engagement forcé des matelots à Vancouver: (quest.), 3682.
Pêche dans les eaux du Pacifique: (quest.), 3683; mot. pour dépôt de doc., 4215.
Budget: discussion générale, 5001.

CROCKET, Oswald Smith, *York (N.-B.).*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions cachetées pour exécution de travaux publics (débat sur mot. Reid), 272 et suiv.
Pénitenciers: pénitencier de Dorchester, (sub.), 967 et suiv.
Edifices publics: à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 133 et suiv.
Dragage à Indian-Point (N.-B.): (quest.), 1476.
Beaver-Harbour: quai (sub.), 1715.
Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1717.
Dover: quai sur la rivière Petitcodiac (sub.), 1719.
Moncton: agrandissement du quai (sub.), 1720.
Richibouctou: quai (sub.), 1723.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2528 et suiv.
Dragage: à Indian-Head (int.), 2924.
Leblanc, J. O.: destitution (int.), 2744.
Oromocto: quai, coût (int.), 2450.
Postes: service postal quotidien dans Queen-et-Sunbury (int.), 2509.
Quais dans comtés de Queen et de Sunbury, construction (int.), 2452, 2508.
Saint-Jean: port, améliorations (sub.), 2230 et suiv.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1730; quai de marée (sub.), 1732.
Shippagan: améliorations du port (sub.), 1740.
Edifices publics fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3390.
Bonaventure (rivière): jetée de dérivation (sub.), 3465.
Dragage dans les Provinces maritimes (sub.), 3532.
Intercolonial: état des travaux de Moncton adjugés à M. Wallberg (quest.), 3675.
Debec: personnel de la douane (quest.), 3864.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4583.
Bathurst, percepteur de la douane: quest., 5422.
Woodstock: salle d'armes: quest., 5422.
Chemin de fer central: observ., 6046, etc., 6067, etc.
Saint-Jean (fleuve) et affluents: quais (sub.), 3424.
Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3902.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4491 et suiv.
Cour suprême du Nouveau-Brunswick: quest., 7015.

CROSBY, Adam B., *Halifax.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 225.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 518.

CROSBY, A. B.—*Suite.*
Code criminel: bill (n° 4), 2e l., 595.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 631 et suiv.
Halifax: hôtel des postes, reconstruction (int.), 859; édifice de la douane, coût (int.), 860.
Pêche: primes, formules pour en obtenir (int.), 1077, 1318.
Indiens (sub.): frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1227; secours aux Indiens indigents dans les districts éloignés, 1231.
Edifices publics à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1329 et suiv.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1350 et suiv.
Collège milit. royal de Kingston (agrandissement des intallations (sub.), 1595.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1729; levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1768.
Intercolonial, préposés aux marchandises: observ., 3447.
Pêche, primes et permis: mot. pour dépôt de doc., 4214.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2476 et suiv.
Caribou: jetée, dépenses (int.), 2274.
Cow-Bay: havre, améliorations (sub.), 2607 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2352.
Intercolonial: différend entre commis aux marchandises, arbitrage (int.), 2246.
Milice (sub.): matériel de guerre, 2449; solde à Halifax, en retard (int.), 2827, 2935.
Ports, rivières et ponts en général (sub.), 2614.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2164.
Trafic-marchandises: commis, rapport du comité de conciliation à leur égard (mot. pour doc.), 2745.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2206 et suiv.
Westville: bureau de poste, construction (int.), 2915.
"Scotia", vapeur: quest., 5151.
Spry-Bay, quai: quest., 5151.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7206.
Outillage de dragage (sub.), 7225.
Croiseur du service des pêcheries (sub.), 7288.
Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7377.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5867.
Quarantaine, remplacement des vaisseaux "Angus" et "Challenger" (sub.), 6177.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6200.
Journée de travail: observ., 6244.
Primes à la construction des navires en fer: quest., 6396.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6592.
Service civil: observ. en comité gén. sur le bill (n° 137) y relatif, 6641.

CROSBY, A. B.—*Suite.*
Frais de la commission relative aux relations entre le Canada et les Antilles (sub.), 6881.
Service transocéanique et postal (sub.), 6977.
Milice et Défense (sub.), 6989 et suiv.
Entretien des vapeurs et bateaux brise-glace (sub.), 6998.
Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7067.

CROTHERS, Thomas Wilson, *Elgin-ouest.*
Revenu de l'intérieur: appointements (sub.), 453 et suiv.
Travaux publics: soumissions (débat sur mot. Reid), 600 et suiv.
Douanes, dépenses casuelles (sub.), 621 et suiv.
Commissions illicites ou secrètes: disc. des articles du bill (n° 31) y relatif, 1188 et suiv., 1566.
Simcoe: édifice public (sub.), 1470.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1610.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2348.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du départ., 3970.
Port-Stanley, jetée: question, 4272.
Postes, agents du service extérieur: observ., 4480.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5536, 5811.
Chemin de fer central (affaire du): observ., 5931 et suiv.
Service civil: discussion gén. du bill (n° 187) sur l'augmentation générale de $150, 6655.

CURRIE, John Allister, *Simcoe-nord.*
Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements, (sub.), 478.
Holland (rivière): débit (int.), 499.
Canal de la Trent: prolongement, études et rapport à ce sujet (int.), 500.
Postes: appointements (sub.), 761.
Expositions: (sub.), 767 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 834 et suiv.
Kingston, Collège militaire royal, agrandissement (sub.), 1460.
Ottawa: édifice public pour expériences de la tourbe (subs), 1468.
Traité avec les Etats-Unis: observ. 1574.
Observations sur les expériences des combustibles par le dépt. des Mines, 1584.
Canal de la Trent (sub.), 1669, 1991 et suiv.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1969.
Port-Colborne: travaux d'amélioration (sub.), 2012.
Welland (canal): travaux d'études, 2014.
Fédération impériale: disc. d'un projet de résolution, 6766.
Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2187 et suiv.
Causes: portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2182.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2822.

CURRIE, J. A.—*Suite.*
Compagnie d'assurance Canada Life: disc. des articles du bill (n° 56) la concernant, 2717.
Compagnie dite Royal Casualty and Security Company of Canada: bill (n° 51), en comité, 2721, 2877.
Compagnie dite Western Canadian Life Assurance Company: bill (n° 37), y relatif, en comité, 2712.
Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations (sub.), 2606.
Ecole de sciences appliquées : fondation (sub.), 2186.
Entreprises publiques : avis d'adjudication (int.), 2926.
Falsifications : bill (n° 107) pour modifier loi y relative, 1re l., 2631.
Middle-River: quai (sub.), 2617.
Navires canadiens, droits sur réparations faites en pays étranger (int. Currie), 2923; réparations: quest., 3228.
Primes ou subventions: en souffrance (int.), 2924.
Intercolonial, voie accessoire à Moncton (sub.), 3090.
Houille, marché national: disc. d'un proj. de résolution, 3284.
Newmarket (canal de): discus, d'une int., 3291 et suiv.
Navires brise-glace pour le détroit de Northumberland et bateau pour le service des phares dans les Grands lacs: mot. pour dépôt de doc., 3231; (quest.), 3378.
Trent (canal de la), construction (sub.), 3359
Sorel, quai en eau profonde (sub.), 3478.
Collingwood: amélioration au port (sub.), 3483.
Défense navale: observ., 3748.
Mines (départ. des): appointements (sub.), 3892.
Marine et Pêcheries (départ.) : appointements (sub.), 3900.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4174; disc. des modifications du Sénat, 6384.
Correspondance étrangère du Gouvernement (quest.), 4208.
Grand-Tronc-Pacifique: marchés de construction de la section des prairie (quest.), 4209.
Trent (canal de la): sub., 4274.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4654 et suiv.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4690 et suiv.
Réglementation des pêcheries: observ., 6856.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7132, 7147.
Vapeur pour service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7250.
Dragage en général (sub.), 6859.
Croiseur du service des pêcheries (sub.), 7289.
Fusil Ross: quest., 5147.
Nourriture des animaux: observ. en comité gén. sur le bill (n° 127) y relatif, 5475 et suiv.; observ. sur la 3e lect., 5482.
Chemins de fer: dépôt d'un bill (n° 172), modifiant la loi y relative, 5910.
Grains du Manitoba: dépôt d'un bill (n° 173) modif. la loi y relative, 5911.

CURRIE, J. A.—*Suite.*
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6159 et suiv.
Fort Malden, vente: quest., 6393.
Fusil Lee-Enfield, nouveau canon: quest., 6393.
Intérieur, services techniques (sub.), 6583.

DANIEL, John Waterhouse, *ville Saint-Jean.*
Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 404.
Pêcheries: développement (mot. Sinclair), 534.
Saint-Jean (N.-B.): receveur de la poste (int.), 917.
Indiens (sub.): frais judiciaires, 1049.
Traité: concernant eaux internationales et pêcheries du Nouveau-Brunswick, entrefilet du "Globe", de Saint-Jean (int.), 1313.
Edifices publics à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1335 et suiv.
Téléphones provinciaux: quest., 1498.
Edifices publics à Ottawa, service téléphonique (sub.), 1698.
Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1717.
Campbellton: quai en eau profonde (sub.), 1718.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1727.
Welshspool: quai (sub.), 1741.
Postes (serv. ext.): traitements et allocations, 1796.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2346.
Intercolonial: location des embranchements observ.), 2284.
Milice, ministère (sub.): appointements, 2428, 2439.
Saint-Jean (N.-B.) : port, améliorations (sub.), 2226 et suiv.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2204.
Concessions de terres aux volontaires du Sud-Africain: quest., 6721.
Maritime Dredging Co.: quest., 7120.
Intercolonial: préposés aux marchandiese, observ., 3447.
Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3521.
Sissiboo (rivière), pont: observ., 7181.
Dragage dans les Provinces maritimes (sub.), 3531.
Pêche au homard: observ., 3918.
Dragage au port de St-Jean: disc. d'une interp., 4486, 4508; observ., 4534.
Carter, Edw. S.: quest., 5356.
Saint-Jean (N.-B.): surintendant du dragage, quest., 5917.
Stations agronomiques (sub.), 6247.
Claies dans la baie de Passamaquoddy: quest., 6393.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6432.

DEMERS, Joseph, *Saint-Jean-et-Iberville.*
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet): 909.
Richelieu (rivière): travaux (sub.), 2705 et suiv.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4111.

DEVLIN, Emmanuel B., *Wright.*
Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 337 et suiv.
Chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: bill (n° 49), 1re l., 777; 2e l., 1042.
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet), 904.
Douane (droits de) à Hull: quest., 1497.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2059.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4090.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4505.

DOHERTY, Charles Joseph, *Sainte-Anne, Montréal.*
Traduction des lois: titres non traduits en français, dans la version française (débat sur observ. Paquet), 2136.
Saint-François-du-Lac: quai (sub.), 3065.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 3919.
Postes: agents des services extér., observ., 4480.
Immigration: observ. en comité général sur le bill (n° 17) y relatif, 6487.
Chemins de fer: mot. de renvoi du bill (n° 106) y relatif, 6622.
Commissaires du port de Montréal: disc. des articles du bill (n° 154) les concernant, 6886.
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7078.
Cie d'assurance Security Life: disc. des articles du bill (n° 188) la concernant, 7115.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7150.
Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7375.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A): observation, 7201.

DONNELLY, James J., *Bruce-sud.*
Chesley: nouveau bureau de poste (int.), 571.
Chemin de fer de Walkerton à Lucknow: bill (n° 53), 1re l., 778; 2e l., 1042; disc. des articles, 2182.
Cornwall: édifice public (sub.), 1434.
Banque Centrale du Canada: liquidation (int.), 2273.
Grand-Tronc-Pacifique: prêt de l'Etat, observ. en comité général, 4316.

DUBEAU, Joseph Adélard, *Joliette.*
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résolution, 2066.
Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: bill (n° 38), 1re l., 491; 2e l., 822; observ. sur modif. du Sénat, 4394, 4838.
Chemin de fer de Joliette au lac Manuan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 126) y relatif, 5090.

DELISLE, Michel Siméon, *Portneuf.*
Magistrature de Québec, anciens juges des cours supérieure et du banc du roi: quest., 5919.

ECREMENT, Arthur, *Berthier.*
Agents d'immigration en France (quest.), 1493.
Fleuve Saint-Laurent: largeur et profondeur; dragage (int.), 2272.

ECREMENT, A.—*Suite.*
Télégraphie sans fil, système Marconi, stations entre Montréal et Québec, etc. (int.), 2923.
Téléphone, nombre de stations téléphoniques entre Montréal et Québec, etc. (int.), 2742.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 3986.

EDWARDS, John Wesley, *Frontenac.*
Chemins de fer: accidents, aux passages à niveau, loi pour les prévenir (int.), 263; bill (n° 6), comité, 551; (débat sur projet de résol. Lennox, à ce sujet, 1293.
Kingston: constructions sur les terrains militaires (int.), 574; terrains achetés près de Kingston, de qui? (int.), 575; pénitencier (sub.), 959 et suiv.
Terres fédérales: concessions aux vétérans de 1866 (int.), 704.
Agriculture: dépenses, de 1900 à 1908 (int.), 1129.
Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1166.
Charcuterie: importation des Etats-Unis viâ Kingston (int.), 1241.
Foin, avoine et autres produits: importation des Etats-Unis viâ Kingston (int.), 1242.
Collège militaire royal de Kingston, (agrandissement des installations (sub.), 1592; écuries (quest.), 1833; logements (quest.), 1834; coût des écuries (quest.), 1834.
Collège militaire royal: mot. pour dépôt de doc., 2029.
Kingston (hôpital vétérinaire de): mot. pour dépôt de doc., 2029.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2526.
Collège militaire royal de Kingston: prix des cottages (int.), 2450; (rép. à explic. Pugsley), 2683.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans, nombre de certificats émis (int.), 2983.
Kingston: hôpital vétérinaire, construction (int.), 2271; travaux publics à Kingston, coût (observ.), 2636; pénitencier, habitation du sous-préfet (int.), 2737.
Milice (sub.): achat d'armes et de munitions, champs de tir, etc., 2440 et suiv.; exercices annuels, 2443 et suiv.; dépenses casuelles, 2445; entretien des propriétés militaires, 2445 et suiv.
Canal de l'île Wolfe (quest.), 3218.
Ports, rivières et ponts: améliorations (sub.), 3492.
Sherbrooke: salle d'exercice (quest.), 3679.
Pisciculture dans Ontario (quest.), 3680.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4145.
Kingston: fournitures en vivres aux artilleurs (quest.), 4457; fourniture de charbon au pénitencier (quest.), 4458; garde des prisonniers (quest.), 4458; fourniture de pommes de terre (quest.), 4459.
Budget: discussion gén., 5011.
Explication sur un fait personnel, 5906.
Postes, recettes de certains bureaux: quest., 5918.

EDWARDS, J. W.—*Suite.*
Marine marchande: dépôt d'un bill (n° 179) y relatif, 6185.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6537.
Marine et Pêcheries: dépenses casuelles (sub.), 7322.

ELSON, Peter, *Middlesex-est.*
Importations de manches de fourches, de haches, de houes, de marteaux, etc., en 1908 (int.), 1308.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2536.
Vote (bureau de): quest., 3437.
Dépêches, service dans le comté de Midlesex: quest., 3437.
Bétail, développement de cette industrie sub.), 6166.

EMMERSON, Hon. Henry Robert, *Westmoreland.*
Intercolonial: concession de droits de parcours sur ce chemin (int.) 171; employés à Moncton (int.) 348; droit de circulation sur ce chemin, demandes à cette fin (int.), 370; embranchements, rapport des commissaires à ce sujet (int.), 370, 700; vitesse des trains-poste (int.), 918; embranchements, impression des rapports à ce sujet, (int.), 922; (mot. pour doc.) 929.
Chemin de fer de Salisbury à Harvey: compagnie du, institution civile, bill (n° 35), 1re l., 491; 2e l., 817; en comité, 1439; 3e l., 1598.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1096 et suiv.
Welshspool, quai (sub.), 1741.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1784.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2504, dragage à la baie Verte (observ.), 2504.
Compagnie dite Liverpool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company; bill (n° 27), en comité, 2268.
Intercolonial: location des embranchements (projet de résolution), débat, 2284 et suiv.; situation du réseau, exposé de l'hon. M. Graham (débat), 2897.
Intercolonial: conseil d'administration: quest., 5054.
Commissaires du port de Montréal: disc. des articles du bill (n° 154) les concernant, 6885.
Intercolonial, caisse des employés: disc. des articles du bill (n° 164) y relatif, 7073.

ETHIER, J. A. Calixte, *Deux-Montagnes.*
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet), 907.
Débats: disc. d'un rapp. en comité, 1560.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet d'invention, 5142.
Chemin de fer de l'est du Saint-Maurice: dépôt d'un bill (n° 176) y relatif, 6066.
Bills d'intérêt privé, remboursement de la taxe y relative: dépôt d'une motion, 6185.
Armée du salut, conseil d'administration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 142) la concernant, 6374.
Immigration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6446.

FIELDING, Hon. William S., *Shelburne-et-Queen.*
Dépôt de la partie O du rapp. annuel de l'auditeur général, 1472.
Caisses d'épargnes (intérêt sur les dépôts dans les): question Chisholm.
Frappe du numéraire à la Monnaie: réponse à la question Macdonell, 1480.
Emprunts temporaires: déponse à la question Foster, 1488.
Port de Montréal (droits), 1496.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1732.
Tricentenaire de Québec: rép. à quest. Foster, 1822.
Caisses nationales d'épargne: rép. à quest. Sharpe, 1824.
Alberta et Saskatchewan: allocation annuelle, cessation (int. Herron), 2736.
Assurances: bill (n° 97) pour modifier loi des, 1re l., 2239; 2e l., 2708.
Aviation: essais au Canada (int. Hughes), 2517.
Banques chartées, balances en leur possession (int. Sharpe), 2740.
Banque Centrale du Canada: liquidation (int. Donnelly), 2273.
Banque de Vancouver: bill (n° 52), en comité, 2269.
Chemin de fer Grand-Tronc, compagnie du: dette envers le Canada et intérêt sur icelle (int. Taylor), 2920.
Chemin de fer transcontinental national: obligations, division du produit des (int. Foster), 2736; prêt de $10,000,000 à la compagnie (projet de résol.), 2825; (int. Borden), 2934.
Compagnie dite Liverpool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company: bill (n° 27), en comité, 2268.
Compagnie de prêt dite Great Western Permanent: institution civile, bill (n° 40), comité, 2715 et suiv.
Compagnie dite Royal Casualty and Surety of Canada, bill (n° 51), en comité, 2721 et suiv., 2876.
Compagnie dite Western Canadian Life Assurance Company, bill (n° 37), y relatif, comité, 2709.
Convention supplémentaire entre le Canada et la France, message de Son Excellence: (dépôt), 2270.
Disraéli: quai, utilité (int. Lennox), 2920.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3006 et suiv.
Emprunts: emprunt de janvier 1909, frais (int. Ames), 2744
Lainages: filatures de Montréal devant fermer leurs portes (int. Lennox), 2739.
Marchandises: transport entre Canada et Angleterre (int. Sproule), 2925.
Marine et Pêcheries: achat d'approvisionnements (int. Foster), 2983.
Milice: solde à Halifax, en retard (int. Crosby), 2827.
Primes ou subventions: en souffrance, (int. Currie), 2924.
Rentes viagères de l'Etat: bill (n° 109) pour modifies loi y relative, 1re l., 2825.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (débat sur observ. Monk, 2459.
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et l'Allemagne (int. Fowke) 2737.
Vancouver: élévateur à grain, construction int. Cowan, 2738.

FIELDING, Hon. W. S.—*Suite.*
Représentation proportionnelle : projet de résolution Monk (débat) 2773.
Rentes viagères: état des opérations, quest. John Haggart, 3678.
Emprunts de l'Etat, frais relatifs à leur négociation: quest. S. Sharpe, 1824, 2028.
Administrations centrales, personnel: quest. Foster, 1826.
Banques (loi des): question Macdonell, 1833.
Service civil: payements au personnel du service intérieur: rép. à quest. Foster, 2019.
Compagnie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56), 3207.
Grand-Tronc, dette due au Canada: quest. Cowan, 3220.
Sucre de betteraves, droits de douane: quest. Hughes, 3222.
Houille: marché national: disc. d'un proj. de résolut., 3284.
Montréal (port de): dépôt d'un proj. de résol., 3380.
Grand-Tronc-Pacifique, coût des sections des prairies et des montagnes: observ., 3442.
Chinois, frais d'arrestation (sub.), 3666.
Dépenses non prévues, crédit spécial (sub.), 3666.
Grand-Tronc-Pac.: dépôt et disc. d'un proj. de résolution sur un prêt de l'Etat à la compagnie, 3773 et suiv.; observ. en comité gén., 4323; dépôt d'un bill (n° 128) y relatif, 4328.
Grand-Tronc (Cie du): émission d'actions, rép. à quest. Middlebro, 1361.
Emprunts: échéances prochaines, rép. à quest. Perley, 3864; à 4 p. 100, de 1874, rép. à quest. Perley, 3864; (quest.), 3917.
Finance (loi de) provisoire: adoption, 4276.
Emprunts, frais: observ., 4353.
Négociations commerciales avec l'Allemagne, quest. Monk, 4354.
Grand-Tronc (Cie du): charge sur l'actif; quest. Perley, 4460.
Transcontinental, recettes et dépenses de l'Etat: quest. Foster, 4523.
Grand-Tronc-Pac.: négociations relatives à un prêt de l'Etat: quest. Middlebro, 4524.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4638.
Budget (discours sur le), 4789.
Traité franco-canadien:; quest. Macdonell, 5152.
Emprunts temporaires, intérêt: quest. Ames, 5154.
Monument à Alex. Muir: quest. Macdonell, 5357.
Tarif des douanes: dépôt d'un projet de résolution le modifiant, 5361; dépôt d'un bill (n° 162) y relatif, 5365; observ. en comité gén., 5365.
Tarif minimum au traité franco-canadien: quest. S. Sharpe, 5422.
Grand-Tronc-Pac., prêt: observ. en comité gén. sur bill (n° 128) y relatif, 5455 et suiv.; 5520, 5595 et suiv.; 5768 et suiv.; 5846 et suiv.; 5880.
Nickel, droit d'exportation: quest. J. D. Taylor, 5919.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6149.
Primes à la construction de navires en acier: quest. Crosby, 6396.

FIELDING, Hon. W. S.—*Suite.*
Budgets supplémentaires: communication de deux messages du Gouverneur, 6398.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6407.
Emprunts: dépôt d'un projet de résolution pour autoriser un emprunt, 6604.
Frais de la commission relative aux relations commerciales entre le Canada et les Antilles, 6881.
Assurance: disc. d'un projet de résolution, 7016; disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7035.
Emprunts de l'Etat: disc. d'un projet de résolution, 7039; dépôt d'un bill (n° 191), 7042; disc. des articles, 7042.
Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7055.
Cie d'assurance Royal-Canadian: disc. des modif. du Sénat au bill (n° 63) la concernant, 7121.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7035, 7122.
Rentes viagères: disc. gén. du bill (n° 109) y relatif, 7106.
Cie d'assurance Security-Life: disc. des articles du bill (n° 188) la concernant, 7115.
Sissisboo (rivière), pont: observ., 7180.
Service côtier et des phares, agences, loyers, etc., 7231.
" Parliamentary Companion " (sub.), 7410.
Législation du Sénat (sub.), 7411.
Immigration, agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7362.
Traité franco-canadien: observ., 7416.
Finance (loi de): observ., 7427.

FISHER, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*
Agriculture: ministère, rapport (dépôt), 13; appointements (sub.), 677 et suiv.; personnel du service extérieur à Ottawa (rép. à int. Foster), 868; augmentations d'appointements (rép. à int. Foster), 1116; dépenses de 1900 à 1908 (rép. à int. Edwards), 1129.
Service civil: commission, rapport, dépôt (rép. à int. Foster), 1078.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; 2e l., 790; comité, 791; dépenses pour la protection de la santé des animaux (rép. à int. Perley), 866.
Revenu de l'intérieur: appointements (sub.), 453 et suiv.
Expositions: subventionnées en 1908 (rép. à int. Paquet), 572; (sub.), 766 et suiv.
Bétail: sur les fermes de l'Etat (rép. à int. Staples), 574.
Archives: (sub.), 725 et suiv.
Recensement: prochain, crédit à cette fin (rép. à int. Boyer), 560; recensement et statistiques (sub.), 733 et suiv.
Annuaire statistique: (sub.), 738-739 et suiv., 765.
Fumigation: stations (sub.), 854.
Or et argent: marquage, application de la loi de 1908 (sub.), 854.
Léproseries: de Tracadie et de l'île D'Arcy (sub.), 854.
Travaux publics: hygiène (sub.), 855; ministère, augmentation des appointements des employés (int.), 1133.

FISHER, Hon. S. A.—*Suite.*
Conserves: fabriques de, inspecteurs (rép. à int. Marshall), 867.
Gretna, Man.: quarantaine, coût des bâtiments (rép. à int. Sharpe), 870.
Hygiène publique : création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1174 et suiv.
Yarmouth: feux du port, déplacement (rép. à observ. Jameson), 1177.
Rutherford (Dr): quest. Monk, 1821.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2067.
"Patent Record" : frais de publication (sub.), 3368.
"Annuaire statistique": frais de publication (sub.), 3369.
Ferme expérimentale : tramway électrique (sub.), 3374.
Quarantaine: crédits supplémentaires (sub.), 3375.
Agriculture: ministère, employés s'occupant des seules questions agricoles (int. Armstrong), 2916.
Bétail enregistré, importation (int. Taylor), 2513; Holstein, pourquoi pas de spécimen de cette race à la ferme expérimentale? (int. Armstrong), 2916.
Commission des chemins de fer: cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2787.
Employés publics: augmentation générale de leurs appointements ($150), listes à ce sujet, où sont-elles? (int. Foster), 2469; traitement des employés publics (débat sur observ. Foster), 2560 et suiv.
Entrepôts frigorifiques: subventionnés (int. Armstrong), 2917.
"Farm Weeds": livre publié à combien d'exemplaires? (int. Goodeve), 2918.
Porcs abattus dans comtés de Kent et d'Essex, inspection (int. McCoig), 2919.
Produits: transport en compartiments frigorifiques (int. Sproule), 2983.
Traduction française au ministère de l'Agriculture (int. Paquet), 2923.
Pilotage, droits à Victoria: quest. Barnard, 3676.
Fruits (loi sur la marque des): nomination d'inspecteurs quest. Armstrong, 3677.
Plank, N. W.: quest. S. Sharpe, 3478.
Fruits: observ. relative à la loi sur la marque des fruits, 3575 et suiv.
Mines (départ. des): appointements (sub.), 3885.
Ferme expérimentale: dépôt du rapport de 1908.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4710.
Installations frigorifiques: dépôt d'un bill (n° 147) y relatif, 4712.
Bétail: développement de l'élevage (sub.), 6123.
Graines de semence: encouragement aux producteurs (sub.), 6173.
Tabac canadien: encouragement à la culture (sub.), 6174.
Quarantaine: remplacement des vaisseaux l'"Argus" et "Challenger" (sub.), 6176.
Stations agronomiques (sub.), 6246.
Stork, W. W., vétérinaire: quest. Barr, 6398.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6402.

FISHER, Hon. S. A.—*Suite.*
Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4781.
Grey, F. M.: observ. en comité gén. sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5138; observ. en comité gén., 5288.
Ressources naturelles: dépôt d'un bill (n° 159), créant un comité permanent, 5247; dépôt d'un projet de résol. relatif à l'organisation du comité, 5518; disc. en comité gén., 6680 et suiv.; disc. des articles du bill (n° 159) y relatif, 6698.
Nappan, station agronomique: quest. Rhodes, 5925.
Réfrigération: disc. du bill (n° 147) y relatif, 7074.
Service civil, augmentation gén. des traitements: dépôt d'un proj. de résolution, 167; disc. en comité gén., 424 et suiv., 1004 et suiv, 1198; adoption, 6644; dépôt d'un bill (n° 187) y relatif, 6644; disc. gén., 6644; disc. des articles, 6660.
Ressources naturelles: organisation du bureau (sub.), 7410.
Service civil: augmentation gén. des traitements: disc. sur la 3e l., 7157; disc. des modifications du Sénat, 7414.

FOSTER, hon. George Eulas, *Toronto-nord.*
Revenu de l'intérieur: ministère, quand le ministre (l'hon M. Templeman) en reprendra-t-il la direction? (int.), 14; appointements, (sub.), 455 et suiv., 470.
Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 47.
Chambre des communes: aile neuve, construction, coût, (int.), 146, 177.
Marine et Pêcheries, et Travaux publics : ministères, nouveau mode d'achat de fournitures, (int.), 146.
Vieillesse: pensions, application de la loi, nombre des bénéficiaires, (int.), 147.
Employés: nommés depuis 1908, (int.), 147, 148, 1128, (mot. pour doc.), 371.
Service civil: réorganisation, (int.), 148; augmentations d'appointements en vertu de la nouvelle loi, (débat sur projet de résolution Fisher), 311 et suiv., 425 et suiv., 1004 et suiv., 1198; rapport de la commission, dépôt, (int), 921, 1078.
Terres fédérales: vendues pour les gares du G.T.P., etc., (int.), 149; (mot. pour doc.), 371.
Guerre sud-africaine: scrips délivrés aux volontaires, (int.), 149.
Grains de semence: combien dépensé pour en acheter? (int.), 150.
Steamer "Lady-Evelyn": prix d'achat, réparations, etc., (int.), 150.
Dragueurs: achat, (int.), 151.
Monnaie royale: coût et fonctionnement, (int., 152.
Emprunts : emprunt de 1908, ($21,000,000), qu'en a-t-on fait? (int.), 153; emprunts jusqu'au 31 décembre 1908 et depuis 31 mars 1908, dette publique, augmentation, (int.), 169; (mot. pour doc.), 179.
Hôtel du Grand-Tronc: titre et prix, (int.), 153.
Salles d'armes: construites depuis 1er juillet 1896, dépenses, etc. (mot. pour doc.), 164.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard: recettes et dépenses en 1908 (int.) 168.

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*
Québec: compagnie du pont, paiements aux actionnaires (int.), 169.
Steamer "Montcalm": coût, réparations, etc. (int.), 174.
Marine et Pêcheries: ministère, administration, coût de l'enquête Cassels (int.), 174; fournitures, mode d'achat, (int.), 175; abolition du patronage (int.), 922.
Pêche: permis de plus d'un an, prolongations de saison de pêche accordées en 1908 (int. Foster), 176.
Intercolonial: employés nommés, leur emploi jusqu'à la fin de decembre 1908, etc. (mot. pour doc.), 179, 303.
Compagnie dite Canadian Economic Lubricant Company: paiements à elle faits (int.), 184, 196.
Télégraphie Marconi: postes, construction, entretien, etc. (int.), 184.
Steamers "Falcon" et "Fearless": achat, (int.), 195
Compagnie dite New York Lubricant Company: paiements à elle faits (int.), 196.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions, (débat sur mot. Reid), 238 et suiv., 288 et suiv.
Chemin de fer: commission des, dépôt de son rapport (observ.), 303.
Traités: traité relatif aux voies navigables, (observ. sur int. Borden au sujet du dépôt du texte de ce traité), 424.
Tabac: timbres sur tabac canadien et importé, (sub.), 463 et suiv.
Justice: ministère, appointements, (sub.), 465; dépenses casuelles, (sub.) 469 et suiv.
Poids et mesures: inspecteurs (sub.), 472.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 538 et suiv.
Intérieur: ministère, appointements des employés (int.), 560, 1123.
Défense de nos côtes et de nos ports de mer: (projet de résolution), 578.
Prisonniers: libérés sur parole ou élargis, préparation de l'état y relatif, coût (int.), 709.
Agriculture: personnel du service extérieur Ottawa (int.), 868, augmentations d'appointements (int.), 1116.
Dragueur "Industry": achat, déplacement, réparations, (mot. pour doc.), 872.
Dragage: dans le port de Saint-Jean, N.-B. (mot. pour doc.), 872, dépenses (int.), 1246.
Pénitenciers: pénitenciers de Kingston, (sub.), 935 et suiv.
Affaires indiennes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 1024 et suiv.
Indiens (sub.): secours, soins médicaux, couvertures et vêtements, écoles, 1029-1030.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1186 et suiv.
Edifices publics: nouveaux édifices à Ottawa (sub.), 1320 et suiv.; palais législatif, améliorations, 1324 et suiv.
Fonctionnaires du département de l'Agriculture: quest., 1487.
Emprunts temporaires: quest., 1488.
Postes (serv. ext.), traitements et allocations (sub.), 1744; franchise postale (usage abusif de la): observations, 1771 et 1782.
Tricentenaire de Québec: quest., 1821.
Administrations centrales, personnel: quest., 1826.
Miner, Mill: observ. sur son évasion, 1955.
Trent (canal de la) (sub.), 1992 et suiv.

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*
Annapolis (port), brise-glace (sub.), 2470 et suiv.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2656 et suiv.
Bell, Charles F.: destitution (int.), 2454.
Brunet, A., directeur du Transcontinental, rémunération (sub.), 2155.
Canal Welland (sub.): grosses réparations, 2146 et suiv.; ponts de fossés d'irrigation, renouvellement, 2150.
Cap-Saint-Ignace: quai (sub.), 2665.
Chemin de fer transcontinental national (sub.): inspection. 2162; le gouvt. va-t-il déposer un projet de loi concernant ce chemin? (int. Borden), 2343; obligations, division du produit des (int.), 2736.
Comités: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (observ. sur mot. Borden), 2138 et suiv.
Commission des chemins de fer du Canada: entretien et fonctionnement (sub.), 2157; frais d'appels, 2170.
Commission du service civil: rapport (int.), 2367.
Dragues: drague de l'Etat sur travaux adjugés en Nouvelle-Ecosse (int.), 2451.
Edifices du Parlement: nouvelle aile, construction, dépenses (int.), 2271.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3024 et suiv.
Employés publics: appointements en 1896 et en 1909 (int.), 2270; augmentation invariable de $150, listes à ce sujet, où sont-elles? (int.), 2469; traitements des employés publics (observ.), débat, 2539 et suiv.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (débat sur observ. Ltalor), 2369.
Kingston: travaux publics, coût (débat sur observ. Edwards), 2638 et suiv.
Marine et Pêcheries: achat d'approvisionnements (int.), 2983.
Milice (sub.), appointements, 2399 et suiv.; travaux publics relatifs à la milice, dépenses (int.), 2514.
Naufrage Pond: travaux à l'entrée du chenal (sub.), 2652.
Postes: franchise postale, privilège utilisé par un ministre, en faveur du parti libéral, après le 21 juillet 1908 (int. Foster), 2731.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2164 et suiv.
Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2966 et suiv.
Saint-Jean (N.-B.), port, dragage (int.), 2280.
Nouveaux commis de la subdiv. B., 1re div. (sub.), 7324.
Réfrigération des fruits (sub.), 7325.
Commission relative à la race porcine (sub.), 7226.
Service civil, augmentation générale des traitements, bill (n° 187): disc. sur la 3e lect., 7157.
Service civil: paiements au personnel du service intérieur (quest.), 2019.
St-Jean (N.-B.): dragage (quest.), 2024.
Affaires extérieures (départ. des): disc. d'un projet de résol. en comité gén., 2093 et suiv.
Intercolonial: voie accessoire à Moncton (sub.), 3090 et suiv.; réclamations (sub.), 3095; renforcement des ponts (sub.), 3102;

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*
agrandissement des installations à Halifax (sub.), 3106; déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George (sub.), 3108 et suiv.; renvoi et réintégration d'employés (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill n° 56, 3205.
Newmarket (canal de): observ., 3342.
Edifices publics fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3389.
Ottawa: édifices publics (sub.). 3410 et suiv.
Saint-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3449.
Batiscan: creusage de l'embouchure de la rivière (sub.), 3460.
Bonaventure (rivière): jetée de déviation (sub.), 3464.
Saint-François (rivière): débarcadère à St-François-du-Lac (sub.), 3474.
Défense navale: dépôt et disc. d'un projet de résolution, 3685.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3777 et suiv., 5553 et suiv.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub), 3866 et suiv.
Travaux publics: (départ. des) traitement du personnel (sub.), 3876; loyers, mobilier, etc. (sub.), 3883.
Mines (départ. des): traitement du personnel (sub.), 3884.
Marine et Pêcheries (départ.) : appointements (sub.), 3908; dép. casuelles (sub.), 3914; observ. sur la gestion du départ., 4047, 4065 et suiv.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4172.
Vieux fort à Toronto: (quest.), 4206, 4350; demande de renseignements, 6733.
Examinateurs du personnel: quest. sur le dépôt d'un rapport, 4271.
Grand-Tronc-Pacifique: prêt de l'Etat; observ. en comité général, 4331 et suiv.
Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick (quest.), 4468.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4493, 4511, 4627.
Importation et exportation, chiffre total: quest. 4522.
Défense navale: quest., 4523.
Transcontinental: recettes et dépenses pour l'Etat, quest., 4523.
Observations sur un fait personnel à M. Conmee, 4525.
Budget: discussion générale, 4830, 4840.
Grand-Tronc-Pacifique, dépenses sur la division de l'Est: quest., 4881.
Postes, factage dans les villes: quest. 5423.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur bill (n° 128) y relatif, 5462 et suiv.; 5596, 5768 et suiv.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5487.
Eaux navigables: observ. en comité gén. sur bill (n° 152) y relatif, 5493.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) la concernant, 5848 et suiv.
Commission d'enquête sur le chemin de fer central: avis de motion, 5908.
Intercolonial, recettes et dépenses: quest., 5927.

FOSTER, Hon. G. E.—*Suite.*
Chemin de fer central: observ., 5968 et suiv.
Yukon, ordonnances: observ. sur un proj. de résolution y relatif, 6190.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6194.
Chambre des communes, classement des fonctionnaires: observ., 6400.
Intérieur (départ.), traitements et dépenses casuelles (sub.), 6559; services techniques (sub.), 6575.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6589.
Postes: observ. en comité gén. sur le bill (n° 136) modifiant la loi y relative, 6627.
Service civil: discussion gén. du bill (n° 187) relatif à l'augmentation de $150, 6644; discussion des articles, 6660.
Stations biologiques (sub.), 7294.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7122.
Service civil, augmentation gén. des traitements: disc. sur la 3e l., du bill (n° 187), 7157.
Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7208.
Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7219.
Quais permanents sur le lac Saint-Pierre (sub.), 7226.
Immigration, agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7360.
Yukon, ordonnances: disc. d'un proj. de résolution, 7423.
Finance (loi de): observ., 7427.
Commission internationale des pêcheries (sub.), 7301 et suiv.
Transcontinental, travaux d'études et de construction (sub.), 7328.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 7408.
Florence Mining Co.: observ., 7262.

FOWKE, Frederick L., *Ontario-sud.*
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1623.
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et l'Allemagne (int.), 2737.
"Annuaire statistique" (sub.), 3373.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 38) la concernant, 4775.

FRASER, Austin Levi, *King (île du P.-E.)*
Steamer brise-glace: pour le détroit de Northumberland, construction (int.), 710.
Steamers "Stanley" et "Minto": officiers et membres de l'équipage (int.), 711.
Chemin de fer, construction d'un chemin de fer dans le comté de King (île du P.-E.) (int.), 1312.
Homard, permis de pêche et de mise en conserves sur littoral de l'île du Prince-Edouard (mot. pour doc.), 2282.
Naufrage-Pond (île du P.-E.) : travaux (sub.), observ., 2651.
Ports, rivières et ponts en général, améliorations (sub.), 2650.
Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: adoption, après débat, d'une mot. y relative, 1556.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3123 et suiv.; agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3132.

FRASER, A. L.—*Suite.*
Dépêches: transport entre Pictou et les îles de la Madeleine (quest.), 3222.
East-Point: (quest.), 3376.
Georgetown (île P.-E.): agent du départ. de la Marine (quest.), 3377.
Budget: discussion gén., 5238.
Greenfield, bureau de la poste: quest., 6065.
Dépêches, transport entre Lorne-Valley et la station: quest., 6066.
Prince-Edouard (île), état des communications: observations, 6786.
Dragage dans l'Est, indemnité Beattie (sub.), 6878.
Ile Panmure, accès au quai: quest., 6721.
Phare de l'île Fish: quest., 7120.
Elmira, embranchement de chemin de fer: quest., 7120.
Etablissement d'expériences pour la salaison du poisson (sub.), 7293.

GAUVREAU, Charles Arthur, *Témiscouata.*
Rivière-du-Loup (Fraserville): dragage, entreprise accordée, mais travaux non encore exécutés (observ.), 2505.
LeBel, Achille, réclamation contre l'Intercolonial (sub.), 3439.
Poste: commis ambulants: quest. 3439.
Cie du chemin de fer de Cabano: dépôt d'un bill (n° 122), la constituant en corporation, 4018.

GEOFFRION, Victor, *Chambly-Verchères.*
Compagnie dite Hart Otis Car Company : bill (n° 92) concernant certains brevets, 1re l., 2131; 2e l., 2383.
Commission du port de Montréal: observ. sur le bill (n° 154), 5050; disc. des articles du bill, 6892.

GERMAN, William Manly, *Welland.*
Cie du pont de Fort-Erié à Buffalo: dépôt d'un bill (n° 69) y relatif, 1392.
Dragues : construction, coût, etc., des diverses dragues de l'Etat (mot. pour doc.), 2745.
Saint-Michel d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3454.

GERVAIS, Honoré, *Saint-Jacques, Montréal.*
Montréal, station postale de la partie Est (sub.), 1381 et suiv.
Abolition du Sénat: disc. d'un proj. de résolution, 1552.
Débats: disc. d'un rapp. du comité, 1558.
Ports, rivières et ponts dans Québec, améliorations (sub.) 3429.
Code criminel: discussion en comité gén. sur le bill (n° 148), 6713, 6719.

GIRARD, Joseph, *Chicoutimi-Saguenay.*
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité général sur le bill (n° 44) y relatif, 1966, 2175, 2248.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 3046 et suiv.; barrage flottant: question 4454.
Saint-Alphonse de Bagotville: quai, prolongement (sub.), 3073 et suiv.
Lac Saint-Jean, opérations de la société de colonisation et de rapatriement: mot. pour dépôt de doc., 4214.
Chicoutimi, quai: quest., 4454.
Cie de pulpe de Chicoutimi: quest., 5147.
Journée de travail: observ., 6232.

GLADU, Joseph Ernest Oscar, *Yamaska.*
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4143.
Budget: discussion gén., 5025.

GOODEVE, Arthur Samuel, *Kootenay.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 115.
Chemin de fer central de Kootenay: bill (n° 26), 1re l., 304.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 625 et suiv.
Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits (rép. à int. Boyce), 704.
Postes: appointements, (sub.), 760.
Olin, Charles: voyage en Suède (int.), 917; (mot. pour doc.), 928.
Edifices fédéraux: loyers (sub.), 1710.
Terres publiques de la zone des chem. de fer en Colombie-Anglaise (quest.), 1828.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1951.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2052.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3016.
"Farm Weeds": livre, publié à combien d'exemplaires (int.)? 2918.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2353.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead: observ. en comité gén. sur le bill (n° 80) y relatif, 3811.
Compagnie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4783.
Nourriture pour animaux domestiques: observ. sur la 3e lect. du bill (n° 127) y relatif, 5483.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5545.
Compagnie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5750.

GORDON, George, *Nipissing.*
Shelburne: édifice public (sub.), 1364.
Chemin de fer de l'Abittibi à la baie d'Hudson: dépôt d'un bill (n° 66) y relatif, 1392.
Kingston: Collège militaire royal (agrandissement) (sub.), 1461.
Garde-bestiaux sur les chemins de fer: réponse à la quest. Sharpe, 1489.
Inspecteur des postes (quest.), 1646.
Canal projeté près de Monetteville (quest.), 1647.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1762.
Postes (service ext.), traitements et allocations (sub.), 1806.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative—disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1860.
Canal Welland (sub.): pour renouveler ponts de fossés d'irrigation, 2154 et suiv.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2680 et suiv.
Gaspé: quai (sub.), 2696.
Lac Saint-François (Beauce): quais (sub.), 2699.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2167.

GORDON, G.—*Suite.*
Bonaventure (rivière): jetée de dérivation (sub.), 3470.
Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre Monetteville et la baie Ouest (sub.), 3499.
Toronto: améliorations du port (sub.), 3510.
Ressources naturelles: disc. en comité gén. du projet de résolution y relatif, 6697.
Glencoe: édifice public (sub.), 1445.
"Annuaire statistique" (sub.), 3369.
Collingwood: améliorations au port (sub.), 3486.
Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3595.
Cie du chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche: dépôt d'un bill (n° 119), 3916.

GRAHAM, Hon. George Perry, *Brockville.*
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: recettes et dépenses en 1908 (rép. à int. Foster), 168.
Québec: compagnie du pont, paiements aux actionnaires (rép. à int. Foster), 169; reconstruction du pont (rép. à int. Borden), 172.
Intercolonial: projet d'affermage (rép. à int. Borden), 171; concession de droits de parcours sur ce chemin (rép. à int. Emmerson), 171; employés nommés jusqu'au 31 décembre 1908 (rép. à int. Borden), 254; combien d'hommes ne faisant pas partie du personnel régulier ont été employés à Truro dans les quatre derniers mois de 1908? (rép. à int. Stanfield), 255, 346; commis aux marchandises, décision de la commission d'enquête à leur sujet, a-t-elle été acceptée par le Gouvernement? rép. à int. Macdonell), 258; employés à Moncton (rép. à int. Emmerson), 349; droit de circulation sur ce chemin, demandes à ce sujet (rép. à int. Emmerson), 370; embranchements, rapports des commissaires (rép. à int. Emmerson), 370, 700; proportion du trafic à destination de l'Est (rép. à int. Sinclair), 557; doublement de la voie, près d'Amherst (rép. à int. Rhodes), 557; nouvelle gare à Truro (rép. à int. Stanfield), 870; vitesse des trains-poste (rép. à int. Emmerson), 918.
Birdsals-Landing: quai, coût (rép. à int. Sexsmith), 871.
Chemin de fer canadien de l'Ouest: bill (n° 11), comité, 1040 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1084 et suiv.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: explorations faites en vue de sa construction (rép. à int. Meighen), 722, 1114; mémoire concernant coût de ce chemin (rép. à int. Ames), 1114; terminus à Winnipeg (rép. à int. Haggart), 1130; embranchement sur Orillia (rép. à int. Ames), 1137; partie construite du transcontinental national (rép. à int. Borden), 1250.
Chemin de fer transcontinental national: nombre total d'employés (rép. à int. Sifton), 261; construction d'un embranchement sur Montréal (rép. à int. Gervais), 861; adjudication d'entreprises (rép. à int. Ames), 865.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Baie de la Faim: barrage (rép. à int. Robb), 368.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 397.
Pointe-aux-Trembles: quai, construction (rép. à int. Monk), 864.
Lac Stoney: exhaussement du niveau de l'eau dommages (rép. à int. Sexsmith), 870.
Chemins de fer de l'Etat: nombre d'employés en 1908, leurs appointements (rép. à int. Borden), 1238.
Chemins de fer: capital des compagnies et leurs tarifs (rép. à int. Borden), 1252.
Canal Welland: ouvriers y employés (rép. à int. Lancaster), 497.
Rivière Holland: débit (rép. à int. Currie), 500.
Canal de la Trent: prolongement (rép. à int. Currie), 500.
Chemins de fer canadiens (débat sur observ. Maclean), 666; bill (n° 32), 2e l., 926; passages à niveau, accidents, article du "Citizen," (sur observ. Lennox), 1179; débat sur projet de résolution Lennox), 1274; construction d'un chemin de fer dans le comté de King, I. P.-E. (rép. à int. Fraser), 1313.
Dragage: de la rivière Nation (rép. à mot. Broder pour doc.), 724; dragage de la rivière Mossy (rép. à int. Campbell), 861.
Chemin de fer de Salisbury à Harvey: compagnie, institution civile, bill (n° 35), 2e l., 819.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 829.
Belleville: salle d'exercices militaires, construction (rép. à int. Porter), 863.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions (débat sur observ. Maclean), 445 et suiv.; 827 et suiv., (rép. à int. Maclean), 930.
Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles (sub.), 486.
Chemins de fer et Canaux: ministère, appointements (sub.), 488
Chemins de fer: bill (n° 20) pour modifier la loi au sujet des procédures en recouvrement de dommages, 1re l., 253; 2e l., et comité, 812-813 et suiv.; comité et 3e l., 822; bill (n° 21) pour placer chutes d'eau sous la haute main du gouvt., quant au prix à payer aux concessionnaires de l'Etat, 1re l., 253; 2e l. et comité, 1179; 3e l., 1184; accidents, aux passages à niveau; loi pour les prévenir (rép. à int. Edwards) 264; lettre de M. Graham au président de la commission des chemins de fer à ce sujet (rép. à int. Lennox), 305, 578; bill (n° 6), en comité, 549 et suiv.; nombre d'accidents arrivés aux passages à niveau (rép. à int. Lennox), 577; bill (n° 2), 2e l., 581.
Chemins de fer et Canaux (départ. des): dépôt du rapport annuel, par M. Graham, 1392.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observ., 1400 et suiv.
Grand-Tronc-Pacifique (embr. du) au lac Supérieur: disc. gén. du projet (n° 30) y relatif, 1441.
Canaux de Carillon et de Grenville: question Perley, 1474.
Grand-Tronc-Pacifique: quest. Borden, 1476.
Transcontinental national: question Borden, 1477.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Canal de Soulanges: quest. Lortie, 1483.
Vautelet, H. E., honoraires: quest. Northrup, 1491.
Chemins de fer de l'Etat, recettes et dépenses: question Ames, 1495.
Téléphones provinciaux: quest. Daniel, 1498.
Carillon (forces hydrauliques au rapide de): quest. Boyer, 1645.
Chemin de fer du S.-O. d'Halifax: quest. Borden, 1649.
Demandes des commis du service des marchandises sur l'Intercolonial: quest. Stanfield, 1649.
Lachine (canal de): travaux au quai et aux bassins (sub.), 1652; nouveau mur à la Côte-Saint-Paul (sub.), 1658.
Canal Soulanges: édifice public (sub.), 1658; réparations au canal (sub.), 1658.
Chambly (canal) améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1660.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1661.
Canal de Trent (sub.), 1667, 1991.
Section commune aux chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique à Fort-William: 3e l., 1819.
Voitures automobiles (leur emploi par le départ. des Chemins de fer): réponse à la quest. Stanfield, 1820.
Intercolonial (durée de la journée de travail sur ce réseau): quest. Stanfield, 1823.
Garde-bestiaux sur les voies ferrées: quest. S. Sharpe, 1488, 1826.
Payne, John L.: quest. McKenzie, 1827.
Welland (canal de): (sub.), 2008; travaux d'études (sub.), 2014.
Port-Colborne : travaux d'améliorations (sub.), 2008.
Sault-Sainte-Marie (canal): construction (sub.), 2015; reconstruction de la jetée à la passe Nord)sub.), 2015.
Canaux de la prov. de Québec: travaux d'études, etc. (sub.), 2016.
Lachine (canal): mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2016.
Passages à niveau sur le Grand-Tronc: quest. Lennox, 2020.
Newmarket (canal de), dépenses: quest. Wallace, 2021.
Passages à niveau: observations, 2089.
Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts pour les voyageurs, 3085 et suiv.
Intercolonial: voies accessoires à Moncton (sub.), 3090; réclamations (sub.), 3095; renforcement des ponts (sub.), 3101; améliorations à Sackville (sub.), 3105; agrandissement des installations à Halifax (sub.), 3105; déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George (sub.), 3107; approvisionnement d'eau (sub.), 3118; amélioration de la voie (sub.), 3118; améliorations à Sainte-Rosalie (sub.), 3119; améliorations à Drummondville (sub.), 3120; dépôt de locomotives à Rivière-du-Loup (sub.), 3120.
Arbitrages et sentences arbitrales : (sub.), 2168.
Brunet, A., directeur du Transcontinental, rémunération (sub.), 2155.
Canal de Cornwall (sub.): pour réparer l'affouillement, 2141 ; pour réparer levée nord entre les écluses 18 et 19, 2141.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Canal des Galops (sub.): superstructure en béton, et ponts pour jetées à l'entrée d'amont, 2141.
Canal Rideau (sub.): réfection de ponts, 2142.
Canal de la rivière Holland, construction (int. Sharpe), 2275; évaluation des terres, (quest. Lennox), 2739.
Canal de la Trent (sub.): améliorations, 2142.
Canal Welland (sub.): jetées d'entrée à Port-Maitland, 2143; grosses réparations, 2146; fondations de l'écluse Junction, renouvellement, 2148; nouvel appareil en acier pour lever portes, 2148; pour renouveler trois ponts de fossés d'irrigation, 2148; coût (int. McCall), 2277.
Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2186.
Canaux de Carillon et de Grenville (sub.): brèche au barrage de Carillon, réparations, 2141; pour macadamiser chemin public le long du vieux canal, 2141; écluse de Sainte-Anne, réfection des vieux ponts de bois sur éboulements du chemin, 2141.
Causes : portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2182.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pendant cinq ans, pour passages à niveau (projet de résolution), 2454, 2518; bill (n° 106) à ce sujet, 1re l., 2538; disc. gén., 6494; disc. des articles, 6508, 6606 ; modif. du Sénat, 7414.
Chemins de fer et Canaux (sub.): arpentages et inspection, 2169; frais judiciaires, 2169.
Chemin de fer Canada-Est: prix payé par le Gouvt, etc. (int. Ames), 2271, 2726.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson : bill (n° 62), institution civile, en comité, 2674 et suiv.
Chemin de fer Toronto, Niagara and Western, (compagnie du): bill (n° 42), en comité, 2179.
Chemin de fer Quebec-Southern: honoraires professionnels, 2169.
Chemin de fer transcontinental national (sub.): inspection, 2162; difficultés avec la commission du Transcontinental (int. Lennox), 2453; prix de la section de Moncton à Winnipeg (int. Owen), 2518, 2636.
Commission des chemins de fer du Canada (sub.): entretien et fonctionnement, 2157; frais de certains appels, 2170; un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2818.
Dimanche (application de la loi relative à l'observance du), frais de certains appels à la commission des chemins de fer (sub.), 2170.
Ecole de sciences appliquées: fondation (sub.), 2186.
Elections : Ontario-nord et Ontario-sud (int. Sharpe), 2735.
Forêt: comté de Soulanges, location (int. Lortie), 2739.
Intercolonial: différend entre commis aux marchandises, arbitrage (int. Crosby), 2246; employés groupés par classes (int. Stanfield), 2279; location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2339; papeterie et impressions (int. Stanfield), 2508; fraudes (int. Blain), 2828; situation du réseau (exposé), 2829 et suiv.; (sub.): doublement de la voie, 2913; améliorations à Loggieville, 2914; agrandissement à Truro, 2914.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
McKenzie, Calvin : emploi (int. Rhodes), 2274.
Miner, Bill: évasion (int. Taylor), 2743.
Pêche dans le lac Winnipegosis (int. Campbell), 2516.
Pembroke: traverse du chemin de fer: dépenses (int. Lennox), 2281.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.): 2164; pont sous-marin en remplacement du pont écroulé, projet (int. Lennox), 2453.
Saint-Jean (P.Q.): quai, dépenses (int. Monk), 2930; travaux dans le port, à qui adjugés? (int. Monk), 2931.
Tarifs des télégraphes et téléphones, mise en vigueur (int. Lennox), 2925.
Travaux publics: travaux divers non prévus au budget (sub.), 2168
Intercolonial: amélioration à Campbellton (sub.), 3122; travaux à Trobor'e (sub.), 3123; à Tupper-Point (sub.), 3123; croisement sous-terrain à Eastville (sub.), 3123; matériel roulant (sub.), 3123; machines (sub.), 3123.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3123; agrandissements des installations à Charlottetown (sub.), 3132.
Commission des chemins de fer: observ. au sujet d'une dépêche, 3176.
Grand-Tronc-Pacifique: nationalité des employés, réponse à quest. Sifton, 3216.
Buttes-à-la-Lime, agence indienne: quest. Campbell (Dauphin), 3219.
Squatters de Dauphin (ande aux): quest. Campbell (Dauphin), 3220.
Chemins de fer de l'Alberta et de la Saskatchewan, longueur de la ligne: quest. McCarthy, 3223.
Hickman, W. A.: quest. J. D. Taylor, 3230.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3290 et suiv.: rép. à quest. Lennox, 3440.
Compagnie du ch. de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. sur le bill (n° 79), 3336.
Trent (canal de la): construction (sub.), 3358.
Intercolonial : préposés aux marchandises, observ., 3446; état des travaux de Moncton, adjugés à M. Wallberg: rép. à quest. Crocket, 3675.
Chemin de fer de l'Est du Canada: observ., 3557.
Compagnie du pont de Fort-Erié à Buffalo: bill (n° 69), disc. en comité gén., 3600.
Tarifs de la ligne Brockville-Westport: quest. G. Taylor, 3673.
Chemins de fer dans la Saskatchewan: longueur des voies en exploitation, quest. Lake, 3676.
Commis de la poste en chemin de fer: accidents, quest. Porter, 3676.
Intercolonial: travaux au Cap-Saint-Ignace, quest. Roy, 3677.
Transcontinental: frais de construction, quest. Perley, 3917.
Chemin de fer London and Northwestern (bill n° 102): disc. en comité gén., 4063.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4204.
Ciment: fournitures; quest. Sharpe, 4207.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Grand-Tronc-Pacique: marchés relatifs à la section des praries: quest. Currie, 4209.
Wallberg, réclamations: quest. S. Sharpe, 4211.
Employés du départ. des Chemins de fer et des Canaux: quest. Monk, 4212.
Rivière Saint-Pierre: rép. à interp. Monk, sur le régime des eaux, 4466.
Grand-Tronc-Pacifique: travaux sur la section du lac Supérieur: rép. à quest. Middlebro, 4521; dépenses pour la division Est: rép. à quest. Foster, 4881.
Trent, dommages aux terrains sur le cours du canal: rép. à quest. Sexsmith, 4889.
Intercolonial, conseil de conciliation: quest. G. Taylor, 4947.
Transcontinental national: dépôt d'un bill (n° 153) y relatif 5049; observ. en comité gén., 5504; classification: quest. Lennox, 5155.
Expropriation de terrain pour les chemins de fer: rép. à quest. McKenzie, 5053.
Intercolonial, conseil d'administration: question Emmerson, 5054.
Aylen, J.: rép. à quest. Lennox, 5358.
Grand-Tronc-Pacifique: prêt, disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5372 et suiv.; 5563 5581 et suiv.
Caisse de prévoyance des employés du réseau de l'Etat: dépôt d'un bill (n° 164) y relatif, 5517.
Subventions aux chemins de fer: dépôt d'un bill (n° 174) rectifiant une erreur de copiste dans la loi y relative, 5912.
Grand-Tronc-Pacifique: salaires restés impayés, quest. J. D. Taylor, 5914.
Stellarton, gare du chemin de fer: quest. Sexsmith, 5916.
Intercolonial, recettes au Cap-Breton: quest. Maddin, 5917; recettes et dépenses: quest. Foster, 5927.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur bill (n° 34) la concernant, 6271.
Chemin de fer Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 6368.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: disc. des modifications du Sénat au bill (n° 81) y relatif, 6384.
Intercolonial : affaire Gillis, quest. J. D. Taylor, 6395.
Transcontinental, soumissions de traverses: quest. S. Sharpe, 6397.
Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: dépôt d'un bill (n° 186) y relatif, 6603.
Transcontinental, cour de garage à La Tuque: quest. Blondin, 6604.
Intercolonial, travaux à Dalhousie, Indiantown et Blackville: (sub.), 6882; renvoi d'employés, quest. Borden, 7015.
Cie du pont et de la gare terminus de Montréal: disc. des articles du bill (n° 180) la concernant, 6955.
Intercolonial, employés, quest. Borden, 7121.
Chemin de fer Nord-Canadien: disc. des articles du bill (n° 186) y relatif, 7071.
Intercolonial, caisse des employés: disc. des articles du bill (n° 164) y relatif, 7073.
Subventions de chemins de fer: disc. des articles du bill (n° 174) y relatif, 7074.
Elmira, embranchement de chemin de fer: quest. Fraser, 7120.

GRAHAM, Hon. G. P.—*Suite.*
Intercolonial, frais d'exploitation: (sub.), 7327.
Transcontinental, travaux d'études et de construction (sub.), 7327.

GUTHRIE, Hugh, *Wellington-sud.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 207 et suiv.; amend., 209; mis aux voix et adopté, 609.
Compagnie de force motrice Niagara-Welland: bill (n° 33), 1re l., 491; 2e l., 822.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle: avis d'un bill pour prolonger délai relatif au parachèvement de voies, 1er rapp. du comité des ordres permanents (observ. sur mot. McCraney pour adop.), 2238.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2251.
Compagnie d'énergie dite Niagara-Welland, bill (n° 33), en comité et 3e l., 2717; 3e l., 2725.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2347.
Ridout, John Grant. dépôt d'un bill (n° 121) pour lui faire droit, 4018.
Taxes sur bills privés: observ., 5245.
Divorce de J. Smith: dépôt d'un bill (OO), 5246.
Banque de Winnipeg: dépôt d'un bill (Z), 5246.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5752.

HAGGART, Alexander, *Winnipeg.*
Compagnie dite Great Western Permanent Loan Company: bill (n° 40), institution civile, 1re l., 660.
Indiens (sub.): instruments aratoires, outils, 1058.
Entrepôts de la douane à Winnipeg (sub.), 1635.
Transcontinental, état des travaux: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4517.

HAGGART, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 209 et suiv.
Auditeur général: bureau, dépenses casuelles, (sub.) 405.
Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 405 et suiv.
Service civil: augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), 436 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions (débat sur observ. Maclean), 448 et suiv.
Traité: concernant eaux navigables internationales (débat sur observ. Borden), 676.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 838 et suiv.
Indiens (sub.): frais judiciaires, 1048.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1091 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national: terminus à Winnipeg (int.), 1129.

HAGGART, Hon. J. G.—*Suite.*
Chemins de fer: passages à niveau, accidents (débat sur projet de résol. Lennox), 1298.
Belleville: salle d'armes (sub.), 1431.
Nouveau mur en béton du canal Lachine à la Côte Saint-Paul (sub.), 1658.
Canal Soulanges: réparations au canal (sub.), 1658.
Chambly (canal): améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1661.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1663.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative, disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1836.
Brunet, A., directeur du Transcontinental, rémunération (sub.), 2156 et suiv.
Canal Welland (sub.): jetées d'entrée à Port-Maitland, 2143 et suiv., grosses réparations, 2147.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau, projet de résol. Graham), débat, 2524 et suiv.
Chemin de fer transcontinental national, (sub.): inspection, 2162.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2789.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2318 et suiv.; situation du réseau, exposé par l'hon. M. Graham (débat), 2868 et suiv.; 2868 et suiv.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2164 et suiv.
Assurance: disc. sur projet de résolution, 7020.
Intercolonial: renforcement des ponts (sub.), 3101 et suiv.
Edifices fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub.), 3391.
Saint-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3455.
Rentes viagères: état des opérations (quest.), 3678.
Saint-Pierre (rivière): observ. sur le régime des eaux, 4467.
Grand-Tronc-Pac., prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5405; observ. en comité gén., 5465, 5526 et suiv.; 5774 et suiv.
Chambre des communes: classement du personnel, 6422.

HARRIS, Lloyd, *Brantford.*
Intercolonial: situation du réseau, exposé de l'honorable M. Graham (débat), 2310 et suiv.
Budget: discussion gén., 4901.

HENDERSON, David, *Halton.*
Marine et Pêcheries: ministère, appointements (sub.), 401 et suiv.
Haut commissaire à Londres: appointements et dépenses casuelles (sub.), 406 et suiv.
Service civil: commission, appointements (sub.), 407 et suiv.
Douanes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 611 et suiv.
Recensement et statistiques: (sub.), 737.
Postes: bill (n° 19), pour modifier loi des postes, comité, 787 et suiv.
Indiens (sub.): frais judiciaires, 1047.

HENDERSON, D.—*Suite.*
Bridgewater: édifice public (sub.), 1357.
Glencoe: édifice public (sub.), 1445.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1604.
Edifices publics à Ottawa (parc du Major) (sub.), 1394; réparations et mobilier (sub.), 1697.
Franchise postale (usage abusif de la), 1751; 1795.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2065.
Assurances: bill (n° 97) pour modifier loi des, 1re l., 2243 et suiv.
Chemin de fer Toronto, Niagara and Western (compagnie du): bill (n° 42), en comité, 2180.
Guerre sud-africaine : concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2345.
Burlington: reconstruction de la jetée du canal (sub.), 3140.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations en général (sub.), 3142.
Réglementation des pêcheries: observ., 6851.
Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7163; observ. sur la 3e l., 7070.
Commission mixte des pêcheries (sub.), 7318.
Immigration, agences canadiennes et étrangères (sub.), 7370.
Houille: marché national (discus. d'un proj. de résolut.), 3285.
Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3907.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur bill (n° 81) y relatif, 4165 et suiv.
Lainages, industrie: observ., 4432.
Paquebots, service entre la France et le Canada: disc. d'un proj. de résolution, 4676.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4694.
Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4785.
Budget: disc. générale, 5067.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur une motion de mise à l'ordre du jour du bill (n° 56), 5355; motion de renvoi au comité des ordres permanents, 5707.
Tarif douanier: observ. en comité des voies et moyens sur un projet de résolution le modifiant, 5363.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6140 et suiv.
Journée de travail: observ., 6245.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: disc. des modifications du Sénat au bill (n° 81) y relatif, 6381.
Immigration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6491.

HERRON, John, *Macleod.*
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 477.
Terres fédérales: un volontaire peut-il être substitué à un autre pour remplir conditions de homestead? (int.), 1137.
Criminels déportés au Canada (quest), 1485.
Inspecteurs des immigrants (quest.), 1486.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1608.
Edifices publics dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Nord-Ouest (sub.), 1638.

HERRON, J.—*Suite.*
Postes (service ext.): traitements allocations (sub.), 1811.
Chemin de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. sur le bill (n° 79), 3341.
Alberta et Saskatchewan: allocation annuelle, cessation (int.), 2736.
Charbon: extrait de l'Alberta, droits (int.), 2736.
Chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacique: bill (n° 43), comité et 3e l., 2182.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2821.
Guerre sud-africaine. concessions de terres aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2348.
Immigration: domiciles et appartements des agents (mot. pour doc.), 2282.
Terres fédérales en Alberta: quest., 3376.
Assiniboine (rivière), améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3527.
Paturage. concession (quest.), 3916.
Elévateurs à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4259.
Bétail, développement de cette industrie: (sub.), 6168.

HUGHES, Samuel, *Victoria-et-Haliburton.*
Fusils et cibles-miniatures: distribution par le gouvt. (int.), 718.
Collège militaire royal: fourniture de l'eau, (int.), 719.
Milice: exercices annuels (int.), 719; exercices dans les universités (int.), 719.
Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 785 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.) 833 et suiv.
Delaney, Mme: pension (sub.), 857.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: refus de scrip (int.), 1125.
Fenelon-Falls: gardien de l'écluse (int), 1126.
Teres fédérales: concessions aux volontaires du sud-africain (int.), 1244; nombre d'acres concédés à titre de homesteads et de préemptions au Nord-Ouest (int.), 1245.
Conserves alimentaires: marchés passés par le gouvt. britannique pour fourniture (int.), 1307.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1613.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621. et suiv.
Edifices publics en général: construction de salles d'armes (sub.), 1688.
Edifices publics à Ottawa: parc du Major (sub.), 1696.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1940.
Chenal du St-Laurent (sub), 7215.
Immigration: agents en Canada et à l'étranger (sub.), 7265.
Trent: (canal de la), (sub.), 2006.
Port-Colborne : travaux d'amélioration (sub.), 2009.
Oshawa: aquisition du port (quest.), 2025; recettes et dépenses (quest.), 2083; personnel de l'administration du port (quest.), 3221; recettes: questions, 2506, 2827.
Aviation: essais au Canada (int.), 2517.
Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2187 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2350 et suiv.

HUGHES, S.—*Suite.*
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (débat sur observ. Lalor), 2368 et suiv.
Middle-River: digues (sub.), 2617 et suiv.
Milice, ministère (sub.): appointements (observ. sur la milice en général), 2423 et suiv.; milice active, équipement et munitions des corps permanents (int.), 2510.
Ports et rivières (sub.); Nouv.-Ecosse, 2235.
Port-Arthur et Fort-William (sub.), 2208.
Tiffin (port de): améliorations (sub.), 2234.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2198; port, améliorations (sub.), 2235 et suiv.
Whitby: port, projet d'acquisition (int.), 2505.
Québec: appartement du Gouverneur à la citadelle (sub.), 3395.
Fédération impériale: discussion d'un projet de résolution, 6734.
Parlement, ventilation et système de sauvetage dans la nouvelle aile: observ., 7114.

HODGINS, George Frederick, *Pontiac.*
Chemin de fer Cobalt Range: dépôt d'un bill (n° 86) y relatif, 1917.
Chemin de fer d'Arnprior à Pontiac: dépôt d'un bill (n° 87) y relatif, 2081.
Sucre de betteraves: droits de douanes (quest.), 3222.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3321 et suiv.
Trent (canal de la): construction (sub.), 3359 et suiv.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 4329, 5564 et suiv.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4496.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4657.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5491.

JAMESON, Clarence *Digby.*
Westport: quai, coût (int.), 502.
Little-River: quai, coût (int.), 503.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 513 et suiv.
Expositions: (sub.), 767.
Pensions: payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 857.
Yarmouth: feux du port, déplacement (observ.), 1176.
Sandy-Cove (brise-lames à): (quest.), 1498; paiements en souffrance (quest.), 1829.
Cheverie: brise-lames (sub.), 2596.
Church-Point: quai (sub.), 2596 et suiv.
Clark's-Harbour: travaux de protection (sub.), 2601 et suiv.
Lac-Fairy: réserve, location (int.), 2981.
Port, rivières et ponts en général (sub.), 2614 et suiv.
Weymouth: pont, améliorations (observ.), 2493.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2493.
Digby: travaux du port (sub.), 2614.
Weymouth: changement de nom du bureau de poste (mot. pour dépôt de doc.), 3230.
Pêcheries en Nouvelle-Ecosse, agents: quest., 4946.

JAMESON, C.—*Suite.*
Budget: discussion générale, 4967.
Navigation en Nouvelle-Ecosse: quest., 5925.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6429.
Dragage dans l'Est, indemnité Beattie (sub.), 6878.
Sissiboo (rivière), pont: observ., 7169.
Construction de phares et matériel (sub.), 7248.
Hôpitaux de marine (sub.), 7286.
Ostréiculture (sub.), 7290.
Usines d'expériences relatives au chien de mer (sub.), 7291.
Gratifications aux agents des douanes (sub.), 7299.
Commission mixte des pêcheries (sub.), 7302.

KIDD, Edward, *Carleton (Ontario).*
Présentation à la Chambre des communes, 1644.

KNOWLES, William Erskine, *Moose-Jaw.*
Compagnie d'assurance Canada-Ouest, sur la vie: bill (n° 37), 1re l., 491; 2e l., 821; en comité, 2713 et suiv.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3034 et suiv.

KYTE, George W., *Richmond (N.-E.).*
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot Sinclair), 524.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2310 et suiv.
Marine et Pêcheries: disc. d'une int. sur la gestion du département, 3960.

LACHANCE, Arthur, *Québec-centre.*
Royal Guardians: institution civile, bill (n° 95), 1re l., 2238; 2e l., 2725.
Marine, capitaine au service du département: quest., 4944.

LAKE, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 235.
Indiens (sub.): instruments aratoires, outils, 1056 et suiv.; bestiaux, 1059 et suiv.
Terres fédérales: terrains houillers et forestiers de la Saskatchewan et de l'Alberta, superficie, recettes (int.), 1250.
Elections fédérales: listes d'électeurs ayant servi à la dernière élection dans le district électoral de Qu'Appelle (mot. pour doc.), 1256.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2813.
Elections: différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3012.
Foley, T. P., emploi (int.), 2452.
Humboldt: comptes électoraux (quest.), 1832.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3135; bill (n° 79): disc. en comité gén., 3332.
Chemins de fer dans la Saskatchewan, longueur des voies en exploitation (quest.), 3676.

LAKE, R. S.—*Suite.*
Strachan, A. A., demandes de lettres patentes: mot. pour dépôt de doc., 4215.
Terrains houillers dans la Saskatchewan et l'Alberta: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Budget: discussion générale, 5341.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5603.
Ewart, J. S., mission à la Haye: quest., 5914.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6125 et suiv.
Stations d'expériences (sub.), 6254.
Terres fédérales gestion (sub.), 6585.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7204.

LALOR, Francis Ramsay (*Haldimand*).
Bois: réglementation des coupes (int.), 361.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 624 et suiv.
Chemin de fer de Guelph à Goderich: bill (n° 47), 1re l., 777.
Canal Welland: nombre d'hommes employés en permanence (int.), 860; jetées d'entrée à Port-Maitland, 2144.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1606.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1625.
Clous: importation en 1907-1908 (int.), 2278.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (observ.), 2367.
Port-Colborne: travaux d'amélioration (sub.), 2010.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3319.
Fruit: observ. relatives à la loi sur la manque des fruits, 3586 et suiv.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7134

LANCASTER, Edward A., *Lincoln-et-Niagara.*
Chemins de fer: passages à niveau, accidents, débat sur projet de résol. Lennox, 1284; bill (n° 6) pour protéger la vie des citoyens, aux passages à niveau, 1re l., 97; 2e l., 394 et suiv.; comité, 549; bill (n° 2), 2e l., 583; 3e l., 923.
Canal Welland: ouvriers y employés (int.), 497.
Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 1re l., 596.
Chemin de fer de Salisbury à Harvey: disc. en comité du bill (n° 35) y relatif, 1439.
Primes d'immigration à des sociétés: quest. 1486.
Abolition du Sénat: dépôt d'un projet de résolution, 1501.
Collège milit. royal de Kingston, (agrandissement des installations (sub.), 1592.
Cobalt (lac), véto sur une loi d'Ontario y relative: disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1860.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1973.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1983.
Lachine (canal), mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2017.
Canaux: réparations, appointements des employés (sub.), 2185.
Causes portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2188 et suiv.

LANCASTER, E. A.—*Suite.*
Commission des chemins de fer du Canada: entretien et fonctionnement (sub.), 2160; frais d'appels (sub.), 2171; frais d'instance devant la commission (sub.), 2184.
Dimanche (application de la loi relative à l'observance du), 2172.
Québec: pont, plans relatifs à sa reconstruction (sub.), 2167 et suiv.
Mines (départ. des): appointements (sub.), 3888.
Marine et Pêcheries (départ.): appointements (sub.), 3901.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4185 et suiv.
Postes: agents du service extér., observ. 4482.
Dragage au port de St-Jean: observ., 4510.
Niagara: embacle de glace, quest., 4952.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5451, 5542 et suiv.
Eeaux navigables: observ. en comité gén. sur le bill (n° 152) y relatif, 5496.
Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5506.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) y relatif, 5576, 5648 et suiv.; 5760, 6267.
Cie de crédit la Prudential: observ. sur mot. de renvoi, 5764.
Chemin de fer Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 6369.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6421.
Chemins de fer: disc. gén. du bill (n° 106) y relatif, 6503; observ. en comité gén., 6516, 6540, 6605.
Eaux frontières: observ., 6957.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337.

LANCTOT, Adélard, *Richelieu.*
Marine et Pêcheries :observ. sur la gestion du département, 4115.

LAPOINTE, Ernest, *Kamouraska.*
Stations agricoles: dépôt d'un projet de résolution, 2032.

LAURIER, Très hon. sir Wilfrid, C.P., G.C.M.G. *ville d'Ottawa et Québec-est.*
Orateur (M. Charles Marcil) élection (mot.), 2.
Marine et Pêcheries: ministère, administration, rapport de l'enquête faite par l'h. juge Cassels, (rép. à mot. Borden pour doc.) 7; personnes reconnues coupables d'avoir fraudé le gouvt. (int. Lennox), 159; coût de l'enquête Cassels, (rép. à int. Foster), 174; fournitures, mode d'achat, (rép. à (int. Foster), 175.
Traités: mentionnés dans les journaux, quand signés et déposés? (rép. à int. Borden), 8; traité concernant voies navigables, (dépôt du texte, (rép. à int. Borden), 165, 306; (rép. à observ. Borden), 182, 424; (rép. à int. Borden), 578, (débat sur observ. Borden), 673 et suiv.; (rép. à int. Borden), 1253; traité concernant eaux limitrophes et pêcheries du N.-B. (rép. à int. Daniel), 1315.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*

Discours du Trône: prise en considération (mot.), 12; adresse en réponse (débat), 33; (mot. demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence), 145.

Comités permanents: institution d'un comité pour former liste des membres (mot.), 13.

Hôtel du Grand-Tronc: construction, négociations à ce sujet (rép. à int. Borden), 14.

Revenu de l'intérieur: ministère quand le ministre (l'h. M. Templeman) en reprendra-t-il la direction? (rép. à int. Foster), 14.

Serments d'office: prestation bill (n° 1) 9.

Orateur suppléant: élection de M. G. McIntyre à ce poste (mot.), 145.

Vieillesse: pensions, application de la loi, nombre de bénéficiaires, (rép. à int. Foster), 147.

Ligne panbritannique (All Red Line): projet, où en est-il rendu? (rép. à int. Borden), 154.

Convention entre la France et le Canada: pas encore entrée en vigueur cause de ce retard (rép. à int. Borden), 155, 173.

Tuck: ex-juge en chef, démission (int. Lennox), 160.

Steamers "Montcalm": équipage, service, coût (rép. à int. Paquet), 174; coût, réparations etc., (rép. à int. Foster) 175.

Pêche: permis de plus d'un an, prolongations de saisons de pêche accordées en 1908 (rép. à int. Foster), 176.

Télégraphie Marconi: postes, construction, entretien, etc (rép. à int. Foster), 185.

Chemin de fer transcontinental national: classification excessive (rép. à int. Lennox), 186.

Terres fédérales: le gouvt. se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest en 1885? (rép. à int. Macdonell), 192.

Secrétariat d'Etat: démission de l'h. M. Scott et nomination de l'h. M. Murphy (rép. à int. Boyce), 193.

Travail: département, transformation en ministère pendant la présente session (rép. à int. Paquet), 194.

Preston, W. T. R.: agissements (rép. à int. Reid), 195; (rép. à int. German), 507.

Cigarettes: loi pour en prohiber ou restreindre la vente (rép. à int. Blain), 258.

Langue française: emploi à l'égal de la langue anglaise dans la province de Québec, pétitions à cette fin (rép. à int. Paquet), 261.

Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 323 et suiv., 1200; commission du service civil; appointements (sub.), 407 et suiv.; rapport de la commission, dépôt (rép. à int. Foster), 921, 1078.

Pommes de terre: poids légal du sac de pommes de terre (rép. à int. Macdonell), 371.

Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 390; projet de résolution à ce sujet (observ.), 724-725.

Conseil privé: appointements (sub.), 400.

Auditeur général: bureau, appointements (sub.), 403.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*

Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 404 et suiv.

Commerce: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.

Haut commissaire à Londres: appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.

Ingénieur général consultant: bureau (sub.), 407.

Gouverneur général: bureau du, appointements, frais de gestion (sub.), 420.

Banque de Montréal: commission à elle versée relativement au paiement de l'intérêt sur la dette publique, et au fonds d'amortissement (explication), 421.

Elections fédérales: émission des brefs pour l'élection de Comox-Atlin et de Carleton (rép. à int. Borden), 345, 423; (rép. à int. Burrell), 871, 920.

Chemins de fer: bill (n° 6), comité, 555.

Manitoba: délimitation des frontières (rép. à int. Roche), 558.

Défense de nos côtes et de nos ports de mer: (projet de résolution Foster), 578.

Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 590.

Templeman, l'h. M.: entrefilet du "News" de Toronto, au sujet d'une dépêche de l'h. M. Templeman (explication), 700.

Terres fédérales: concessions aux vétérans de 1866 (rép. à int. Edwards), 704.

Immeuble Lindsay, Ottawa: achat par le Gouvt (rép à int Monk), 718.

Porcs: importés des Etats-Unis, droits imposés, (rép. à int. Blain), 866.

Numéraire: réserve, (rép. à int. Perley), 915.

Wilmot, Mme Elizabeth: pension (sub.), 930.

Pénitenciers: pénitenciers de Kingston, (sub.), 952 et suiv.

Compagnie dite Brazilian Electric Steel and Smelting Company: bill (n° 10), en comité, 1079.

Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1099 et suiv.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest: refus de scrip (rép. à int. Hughes), 1125.

Caisses d'épargne du Gouvt: intérêt sur dépôts, (rép. à int. Sharpe), 1126.

Frontières: interprovinciales, décision du Gouvt à ce sujet, (rép. à int. Macdonell), 1134.

Dette publique du Canada, le 3 janvier 1909: (rép. à int. Ames), 1139.

Comptes publics: comité des, pas assez souvent convoqué (rép. à int. Borden), 1254.

Conserves alimentaires: marchés passés par le gouvt britannique pour fourniture (rép. à int. Hughes), 1308.

Immigration: des Orientaux dans la Colombie-Anglaise, commission royale à ce sujet (rép. à int. Taylor), 1318.

Mercredi des cendres (vacances), 1395.

Traité des eaux limitrophes: observations, 1430, 1651.

Ressources naturelles: motion pour reconstituer le comité y relatif, 1644.

Origine du projet du Grand-Tronc-Pacifique: rép. à quest. Lennox, 1648.

Traité avec les Etats-Unis: déclaration, 1650.

Pont de Québec (traduction du rapport de l'enquête sur l'écroulement): rép. à quest. Boyer, 1823.

Téléphones: disc. d'un projet de résolution relatif aux tarifs, 1915.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1952.
Bois: bois et pulpe, projet d'abolir les droits sur ces articles entre le Canada et les Etats-Unis (int. Borden), 2518.
Chambre des communes: priorité des mesures ministérielles les mercredis (mot.), 2129.
Commerce: vacance de l'agence commerciale à Shanghaï (int. Barnard), 2452.
Commission du service civil: rapport (int. Foster), 2367.
Comités permanents: nomination de membres (mot.), 2340.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (observ.), 2368.
Manitoba: extension des frontières, pétition à ce sujet (débat sur observ. Roche), 2365.
Marine et Pêcheries, ministère: enquête Cassels, rapport, attitude du Gouvernement (int. Borden), 2343.
Paiements à des particuliers, par divers ministères (int. Sharpe), 2453.
Pêcheries: attributions du Dominion et des provinces à ce sujet, négociations (rép. à int. Borden), 2130.
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et la France (projet de résolution), 2129.
Traités: traité relatif aux voies navigables, dépôt (int. Borden), 2131; ratification, dépêche (int. Boyce), 2468; traité de 1894 entre Grande-Bretagne et Japon: mise en vigueur et expiration (int. Borden), 2274; voies d'eau navigables (dépôt), 2635; modifications (int. Borden), 2636.
Orientaux en Colombie-Anglaise: explications, 2087.
Affaires extérieures (départ. des): disc. en comité gén. d'un projet de résol., 2091 et suiv.
Service de paquebots entre le Canada et la France: dépôt d'un projet de résolution, 2129.
Commerce (département du): dépôt du rapport annuel, IIIe partie, 3176.
Compagnie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. du bill (n° 56), 3197; observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5724 et suiv.; observ. en comité gén., 5759.
Marine, achat de fournitures: rép. à quest. S. Sharpe, 3218.
Dépêches: transport entre Pictou et les îles de la Madeleine (rép. à quest. Fraser), 3222.
Newmarket (canal de): observ., 3349.
Culture physique dans les écoles: observ., 3383.
Utilisation de la lumière du jour, observ. sur bill (n° 108), 3386; renvoi au comité spécial, 3668.
Vétérans de 1866-67: récompenses (rép. à quest. Middlebro), 3679.
Frontières du Manitoba, extension (rép. à quest. Roche), 3680.
Défense navale: (observ. sur projet de résol Foster), 3707; amendement, 3716; adoption de l'amendement, 3769.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3866 et suiv.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*
Vacances de Pâques: motion d'ajournement, 3918.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4064.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4182.
Priorité des affaires gouvernementales, motion d'ordre, 4265.
Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick: rép. à quest. Foster, 4468.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4514, 4623.
Défense navale: rép. à quest. Foster, 4523.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité général sur le bill (n° 34) la concernant, 4777, 5577, 5639 et suiv.; 6264.
" Scotia," vapeur: rép. à quest. Crosby, 5151.
Carter, Edw. S.: rép. à quest. Daniel, 5357.
Florence Mining Co.: observ., 7261.
Défense impériale: dépôt de la correspondance y relative, 7415.
Finance (loi de): observ., 7428.
Chambre des communes: séance du matin, motion, 5423.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité sur le bill (n° 146) y relatif, 5491.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité général sur le bill (n° 128) y relatif, 5581, 5793 et suiv.
Travail, création d'un département: observ. en comité gén. sur un projet de résolution y relatif, 5624.
Comité spécial relatif aux chemins de fer, canaux et télégraphes: nomination, 5625.
Gouverneur général: déclaration relative à la prolongation de ses fonctions, 5625.
Cas imprévus et services additionnels (sub.), 6983.
Application de la loi sur l'immigration chinoise (sub.), 6983.
Chemin de fer central: observ., 5931 et suiv.
Yukon, ordonnances: observ. sur un projet de résolution y relatif, 6190.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6398; modification du règlement, mot., 6427.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6608.
Service civil: disc. générale du bill (n° 187) sur l'augmentation générale de $150, 6652.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution y relative, 6683.
King, Mackenzie: quest. Schaffner, 6724.
Fédération impériale: discussion d'un projet de résolution, 6766.
Service transocéanique et postal (sub.), 6977.
Service à vapeur Canada-Terre-Neuve (sub.), 6978.
Service à vapeur Canada-Mexique (sub.), 6978.
Service à vapeur Canada-Nouvelle-Zélande (sub.), 6978.
Service à vapeur Canada-Afrique du sud (sub.), 6978.
Service de goélettes Gaspé-côte Nord (sub.), 6979.
Service à vapeur Halifax-Canso (sub.), 6979.
Service à vapeur Halifax-baie Spry (sub.), 6979.
Service à vapeur aux îles de la Madeleine (sub.), 6979.

LAURIER, Sir W.—*Suite.*
Service à vapeur Prince-Rupert-îles de la Reine-Charlotte (sub.), 6980.
Service à vapeur îles du Prince-Edouard-Cap-Breton-Terre-Neuve (sub.), 6980.
Service à vapeur Québec-Blanc-Sablon (sub.), 6980.
Service à vapeur Halifax-St-Jean (sub.), 6982.
Service à vapeur St-Jean-Bassin des Mines (sub.), 6982.
Service à vapeur Victoria-Vancouver-Skagway (sub.), 6983.
Commissaires et agents commerciaux (sub.), 6984.
Rentes viagères: gestion (sub.), 6988.
Travail, création d'un département disc. générale du bill (n° 165) y relatif, 7043; disc. des articles, 7048 et suiv.

LEMIEUX, Hon. Rodolphe, *Gaspé.*
Travail: ministère, rapport (dépôt), 13; appointements (sub.), 686; impressions et papeterie, y compris "Gazette du Travail" (sub.), 686-687; enquêtes au sujet de différends industriels (sub.), 690.
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 82.
Steamer "Lady-Evelyn": prix d'achat, réparations, etc. (int. Foster), 150.
Postes: poste rurale, distribution gratuite, système adopté (rép. à int. Borden), 154; poste rurale, achat de boîtes (rép. à int. Armstrong), 188, 366; bill (n° 19) pour modifier loi des Postes, objets recommandés et ensuite perdus, 1re l., 252; 2e l. et comité, 778; 3e l., 929; boîtes postales, importation (rép. à int. Armstrong), 576; appointements et dépenses casuelles (sub.), 645; poste rurale, salaires des courriers (rép. à int. Armstrong), 714; appointements (sub.), 758; dépenses casuelles (sub.), 764; nombre total de routes postales au Canada (rép. à int. Armstrong), 859; courrier, transport de Londonderry à Great-Village (rép. à int Stanfield), 870; entre gare et bureau de poste de Winnipeg (rép. à int. Bradbury), 916 poste rurale dans le comté de Prince-Edouard (rép. à int. Porter), 1136; mandats-poste et bons de poste émis de 1905 à 1908, payables en Canada ou en Angleterre, valeur (rép. à int. Macdonell), 1312.
Agriculture: industrie agricole au Canada (int. Lennox), 157.
Manufactures: industrie manufacturière au Canada (int. Lennox), 159.
Ouvriers: statistiques concernant loi sur enquêtes au sujet de conflits ouvriers (int. Lennox), 161.
Viandes et conserves alimentaires: application de la loi y relative (int. Lennox), 163.
Immigration: et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 883.
Fermes expérimentales: établies depuis 1908; une à établir dans le district de Québec (int. Paquet), 163.
Main-d'œuvre étrangère: le Gouvt. va-t-il modifier la loi y relative? (rép. à int. Lennox), 173.
Compagnie dite "Canadian Economic Lubricant Company": paiements à elle faits (rép. à int. Foster), 196.
Steamers "Falcon" et "Fearless": achat (rép. à int. Foster), 195.

LEMIEUX, Hon. R.—*Suite.*
Compagnie dite New-York Lubricant Company: paiements à elle faits (rép. à int. Foster), 196.
Service civil: augmentations d'appointements en vertu de la nouvelle loi (débat sur projet de résol. Fisher), 1015 et suiv.
Chilliwack (bur. de poste de): réponse à la quest. Taylor, 1493.
Inspecteur des postes: réponse à quest. Gordon, 1646.
Frais de l'administration des postes à Newmarket et Aurora: rép. à quest. Wallace, 1648.
Postes (serv. ext.): traitements et allocations (sub.), 1744, 1796; divers (sub.), 1816.
Franchise posale (usage abusif de la), 1748 et suiv.
Poste rurale (sub.), 1814.
Caribou (service du courrier): rép. à quest Burrell, 1832.
Courrier hebdomadaire en Nlle-Ecosse: rép. à quest. Sinclair, 1832.
Anse-à-l'Ilot: débarcadaire (sub.), 2658.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2533.
Dépêches: transport de Gaspé à Percé (int. Ames), 2744.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2688 et suiv.
Douglastown: jetée (sub.), 2691 et suiv.
Elections différées (débat sur résolution Burrell), 3010 et suiv.
Gaspé: quai (sub.), 2694.
Pointe-au-Père: quai (sub.), 2693.
Postes: service postal quotidien dans Queen-et-Sunbury (int. Crocket), 2509; poste rurale gratuite (débat sur observ. Armstrong), 2947; franchise postale, privilège utilisé par un ministre en faveur du parti libéral, après le21 juillet 1908 (rép. à int. Foster), 2731; livraison gratuite des courriers dans les cités (int. Armstrong), 2733; observ., 2947; poste rurale dans district de Central-Park, pétition à ce sujet (int. Cowan), 2738; transport des dépêches à Sainte-Philomène, Châteauguay (int. Monk), 2932.
Rimouski: quai (sub.), 2701.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (débat sur observ. Monk), 2463.
Souris (Man.), directeur de la poste: rép. à quest Schaffner, 2022.
Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résolution, 2080.
Postes: bureaux dans le comté de Peel: rép. à quest. Blain, 3221; itinéraire Ahmie-Harbour à Trout-Creek, rép. à quest. Arthurs, 3399; services des dépêches dans le comté de Middlesex, rép. à quest. Elson, 6437; aménagement du bureau de poste de Dartmouth, observ., 3442.
Poste rurale dans Northumberland-est: réponse à la quest. Owen, 3681.
Service des dépêches à la station de Sainte-Justine: réponse à la quest Boyer, 3681.
Wagons-poste: rép. à quest Sproule, 3862.
Timbres-poste du tricentenaire: rép. à quest. Perley, 3864.
Postes: service des dépêches entre Campbellford et Brighton, réponse à la quest.

LEMIEUX, Hon. R.—*Suite.*
Owen, 3680, 3865; dépôt d'un projet de résolution modifiant la loi des postes, 4018; dépôt d'un bill (n° 136) y relatif, 4486; observ. en comité gén., 6625.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4135.
Grève des houilleurs de l'Ouest: quest. G. Taylor, 4348.
King, Mackenzie: mission en Chine, 4349.
Postes: agents du service extérieur, dépôt d'un proj. de résol., 4018; discussion, 4468; dépôt d'un bill (n° 136), 4486.
Service civil: dépôt d'un bill (n° 137), 4486; observ. en comité gén., 6637.
Postes: courriers de chemin de fer, augmentation de salaires, rép. à quest. Boyce, 4455; receveur à Lévis, rép. à quest. Monk, 4884.
McKenzie, Daniel: rép. à quest. Arthurs, 4887.
Carson, George: rép. à quest. G. Taylor, 4946.
Saint-Polycarpe, bureau de poste: rép. à quest. Lortie, 5149.
Postes, factage dans les villes: rép. à quest., 5423.
Caisses d'épargne postales, intérêt sur dépôt: rép. à quest. Macdonell 5152.
Lac-Noir, receveur de la poste: rép. à quest. G. Taylor, 5152.
Caisses d'épargne postales et nationales: rép. à quest. S. Sharpe, 5153.
Transcontinental national, ouvriers sibériens employés aux travaux: rép. à quest. J. D. Taylor, 5154, 5248.
Grève des mineurs de l'Ouest: rép. à quest. McCarthy, 5626.
Postes, recettes de divers bureaux: rép. à quest. Edwards, 5919.
Dépêches, service à Malagash: quest. Rhodes, 5925.
Glace-Bay, levée des boîtes postales: quest. Maddin, 6064.
Greenfield, bureau de la poste: quest. Fraser, 6065.
Dépêches, transport entre Lorne-Valley et la station: quest. Fraser, 6066.
Journée de travail: observ. 6237.
Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7210.
Poste rurale: quest. Armstrong, 6726.
Souris, renvoi du receveur de la poste: observ. 7187.
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7087.
Travail, création d'une département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7058.

LENNOX, Haughton, *Simcoe-sud.*
Laine: brute, importation (int.), 156; nombre de filatures de laine au Canada, en 1896, et chaque année depuis; quantité de laine canadienne y employée (int.), 156.
Agriculture: nombre de cultivateurs, argent placé dans les exploitations agricoles, valeur des produits de chaque année (int.), 157.
Manufactures: industrie manufacturière au Canada (int.), 158.
Marine et Pêcheries: enquête sur administration de ce département, personnes reconnues coupables d'avoir fraudé le gouvt. (int.), 159.

LENNOX, H.—*Suite.*
Dragage: contrat McAvity et Mayes, recouvrement de deniers dont le gouvt. avait été frustré (int.), 159, 173, 1239.
Télégraphes et téléphones: enquête à ce sujet, en 1905, dépenses (int.), 160.
Tuck: ex-juge en chef, démission (int.), 160.
Main-d'œuvre étrangère: le gouvt. va-t-il modifier la loi y relative? (int.), 173.
Travaux publics: exécutés dans Bonaventure (int.), 173.
Travaux publics: exécutés dans Bonaventure (int.), 181; (mot. pour doc.), 372.
Chemin de fer transcontinental national: classification excessive, (int.), 186.
Bassins de radoub: nouvelles subventions pour en encourager la construction (int.), 258, 505.
Immigration: réglementation (int.), 261-262.
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents, lettre de M. Graham au président de la commission des chemins de fer à ce sujet, (int.) 305; bill (n° 6), comité, 552; nombre d'accidents arrivés aux passages à niveau, (int.), 577; bill (n° 20), dommages, procédures, en comité, 814 et suiv.; passages à niveau: accidents, article du "Citizen" (observ.), 1178; passages à niveau, accidents (débat sur projet de résolution Lennox), 1257 et suiv.
Presse associée: service des dépêches, dépenses (int.), 350.
Immigration: de sujets britanniques, (int.), 505.
Immigrants: dont on a empêché le débarquement (int.), 506.
Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 781 et suiv.
Cie du chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves: observations sur le proj. de loi (n° 24) la concernant, 1436.
Origine du projet du Grand-Tronc-Pacifique: (quest.), 1648.
Lachine: travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1652.
Dawson: logement du commissaire du Yukon (sub.), 1685.
Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1691.
Edifices publics d'Ottawa (loyers, entretien) (sub.), 1692; éclairage (sub.), 1693; parc du Major (sub.), 1695; enlèvement de la neige (sub.), 1697.
Marine: comptabilité du département: question, 1830, 2026.
Téléphones: disc. d'un projet de résolution relatif aux tarifs, 1863.
Banque de Vancouver: bill (n° 52), en comité, 2268 et suiv.
Bonaventure: comté de (mot. pour doc.), 2341.
Canal de la rivière Holland: évaluation des terres pour droit de passage (int.), 2739.
Canal de la Trent: construction (sub.), 2001 et suiv. 2190.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pendant cinq ans, pour traverses à niveau (projet de résolution Graham), débat), 2528 et suiv.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2673.
Chemin de fer Toronto, Niagara and Western (compagnie de): bill (n° 42), en comité, 2177 et suiv.

LENNOX, H.—*Suite.*

Chemin de fer transcontinental national: difficultés avec la commission du Transcontinental (int.), 2453.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2251.
Compagnie dite Royal Casualty and Surety Company of Canada: bill (n° 51), en comité, 2721, 2876.
Disraéli: quai, utilité (int.), 2920, 2981.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans (observ.), débat, 2343 et suiv.
Lainages: manufactures de Montréal devant fermer leurs portes (int.), 2738.
Pembroke: traverse du chemin de fer: dépenses (int.), 2281.
Ports et rivières (sub.): Nouvelle-Ecosse, 2236.
Québec : pont sous-marin en remplacement du pont écroulé, projet (int.), 2452.
Tarifs des télégraphes et téléphones, mise en vigueur (int.), 2925.
Tiffin (port de), améliorations (sub.), 2233 et suiv.
Passages à niveau sur le Grand-Tronc (quest.), 2019.
Immigrants arrivés au Canada par voie indirecte (quest.), 2026.
Transcontinental national (travaux sur la section est): mot. pour dépôt d'un état, 2032.
Passages à niveau: demandes de renseignements, 2088.
Intercolonial: voie accessoire à Moncton (sub.), 3095.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3178 et suiv.; observ. sur mot. pour renvoi au comité des ordres permanents, 5715 et suiv.; observ. en comité général, 5759.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3308; évaluation des terrains à exproprier (mot. pour dépôt de doc.), 3231; (quest.), 3440.
Transcontinental: classification des travaux dans les lots B et F (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
Lainages (observ. sur l'industrie des): 4355
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4497.
Observations sur un fait personnel à M. Conmee, 4525.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4665.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4692 et suiv.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4713, 4762 et suiv.; 5567, 5642, 5661, 5843 et suiv., 6258.
Cie Submarine, observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4783.
Grey, F. M.: observ. en comité sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5138.
Transcontinental national, classification : question, 5155.
Aylen, J.: question, 5358.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5458 et suiv., 5589 et suiv.
Extradition: observ. en comité gén. sur bill (n° 149) y relatif, 5508.
Cie de crédit et de fidéicommis la Prudential: observ. sur mot. de renvoi, 5764.
Chemin de fer central: observ., 5996 et suiv.

LENNOX, H.—*Suite.*

Chemins de fer: discussion gén. du bill (n° 106) y relatif, 6495.
Parlement, toiture de l'aile neuve: quest. 7420.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution y relatif, 6683 et suiv.
Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Equity: disc. des articles du bill (n° 161) la concernant, 6952.
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7082.
Code criminel: disc. des articles du bill (n° 148) y relatif, 6710, 6716, 7089.
Service côtier et des phares, agences, loyers, etc. (sub.), 7230.
Souris, renvoi du receveur de la poste: observ., 7191.
Florence Mining Company: observ., 7260.

LEWIS, Edward Norman, *Huron-ouest.*

Discours du trône: adresse en réponse (débat), 133.
Service civil: augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), 433.
Code criminel: bill (n° 4), 2e l., 589; bill (n° 69), modification, blessures causées par voitures automobiles, 1re l., 1003.
Navires: lignes de charge des navires fréquentant les eaux du Canada: bill (n° 45), 1re l., 698.
Chemin de fer de Guelph à Goderich: bill (n° 47), 1re l., 777; 2e l., 1042; comité et 3e l., 2182.
Inspection des navires par l'Etat: dépôt d'un bill (n° 73) y relatif, 1393.
Grand-Tronc-Pacifique: (embr. du) au lac Supérieur: disc. gén. du bill (n° 30) y relatif, 1441.
Télégraphie sans fil à bord des navires: dépôt d'un bill (n° 74) y relatif, 1472.
Armes offensives (port d'): dépôt d'un bill (n° 83) y relatif, 1816.
Utilisation de la lumière du jour: dépôt d'un bill (n° 100) y relatif, 2632; observ., 3386; 2e l., 3668; renvoi au comité spécial, 3668.
Hygiène des voyageurs: dépôt d'un bill (n° 111), 3555.
Commerce: dépôt de la 2e partie du rapport annuel, 4154.

LOGGIE, William Stewart, *Northumberland (N.-B.).*

Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 295 et suiv.
Pêcheries: développement (mot. Sinclair), 533.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résol. Emmerson), 2337; situation du réseau, exposé de l'h. M. Graham (débat), 2906 et suiv.
Stations agricoles (établissement de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2054.
Budget: discussion gén., 5232.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5871.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6205.

LORTIE, Joseph Arthur, *Soulanges.*
Quai à Saint-Zotique et aux Cèdres: (quest.), 1479.
Canal de Soulanges: (quest.), 1483.
Forêt: comté de Soulanges, location (int.), 2739.
Ile Soulanges: changement de nom (int.), 2917.
Soulanges: quais (mot. pour le dépôt de doc.), 3230.
Saint-Polycarpe, bureau de poste: quest., 5148.

LOW, Thomas A., *Renfrew-sud.*
Lainages, industrie: observ., 4450.

MACDONALD, Edward Mortimer, *Pictou.*
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1959.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2474.
Cow-Bay: havre, amélioration (sub.), 2609.
Immigration: domiciles et appointements des agents (mot. pour doc.), 2282.
Travaux publics: entreprises de dragage (quest.), 3224.
Grey, F. M.: observ. en comité gén., sur le bill (n° 132) concernant un brevet, 5140.
Budget: discussion gén., 5250.
Prince-Edouard (île du), état des communications: observ., 6783.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5857.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7145.

MACDONELL, Angus Claude, *Toronto-sud.*
Ouvriers: statistiques concernant loi sur enquêtes au sujet de conflits ouvriers (int.), 161.
Elections fédérales: bill (n° 16) pour supprimer dépôt de $200 et déclarer jour d'une élection générale jour de fête, 1re l., 166.
Toronto: cession de la propriété dite Garrison Common (int.), 190; achat de nouvelles casernes (int.), 191; nouveau bureau de poste (int.), 354; travaux du port, retard dans le paiement du salaire des ouvriers (int.), 573.
Statuts: impression, retard (int.), 191.
Terres fédérales: le gouvt. se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest en 1885? (int.), 192.
Assurances: commission des, témoignages des actuaires anglais pas inclus dans rapport imprimé de l'enquête. Pourquoi? (int.), 254.
Banques: dans quelles banques le gouvt. fait-il ses dépôts? (int.), 257.
Intercolonial: commis aux marchandises, la décision de la commission d'enquête à leur sujet a-t-elle été acceptée par le gouvt.? (int.), 258.
Postes: mandats-poste et bons de poste, émis de 1905 à 1908, payables en Canada ou en Angleterre, valeur (int.), 1311.
Compagnie dite London and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company of Canada: institution civile, bill (n° 27), 1re l., 304.
Electricité: exportation d'énergie électrique (int.), 364.

MACDONELL, A. C.—*Suite.*
Pommes de terre: poids légal du sac de pommes de terre (int.), 371.
Frontières: interprovinciales, décision du gouvt. à ce sujet (int.), 1134.
Frappe de numéraire à la Monnaie (quest.), 1480.
Immigrants arrivés au cours du présent exercice (quest.), 1483.
Toronto: salle d'exercice, installations supplémentaires (sub.), 1589; observatoire météorologique de (sub.), 1590; bâtiments militaires, magasin (sub.), 1590.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1797.
Banques (loi des): question, 1833.
Ottawa: Monnaie royale, affinerie, maison du gardien, etc. (sub.), 3388.
Brevets: l'Armorial Explosives, bill (n° 93), 1re l., 2238; 2e l., 2880.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau, projet de résol. Graham), débat, 2523.
Compagnie dite Liverpool and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company: bill (n° 27), comité et 3e l., 2268.
Compagnie dite Prudential Trust Company: bill (n° 91), 1re l., 2131; 2e l., 2725.
Toronto: améliorations du port (sub.), 3507.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif; 4186 et suiv.
Postes: agents des services ext. (observ.), 4478.
Caisses d'épargne postales, intérêt sur dépôts: quest., 5152.
Traité franco-canadien: quest. 5152.
Croix Rouge: dépôt d'un bill (HH), 5246.
Compagnie d'assurance l'Equity: dépôt d'un bill (JJ), 5246.
Monument à Alex. Muir: quest., 5357.
Eaux frontières: observ., 6941.
Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Equity: disc. des articles du bill (n° 161) la concernant. 6953.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité général sur le bill (n° 34) la concernant, 5631, 5657, 5673; 6265 et suiv.
Chemin de fer Thessalon and Northern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 104) y relatif, 5856.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6520; 6609.
Traité relatif aux eaux frontières: quest., 6604.
Postes: observ. en comité gén sur le bill (n° 136) modifiant la loi y relative, 6627.

MACLEAN, Alexander K., *Lunenburg.*
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin, (débat sur mot. Borden), 389.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 520.
Travaux publics: soumissions (débat sur mot. Reid), 602 et suiv.
Traité concernant eaux limitrophes et pêcheries du Nouveau-Brunswick (observ. sur int. Daniel), 1315.
Bridgewater: édifice public (sub.), 1356 et suiv.
Observations sur les expériences de la tourbe combustible par le département des Mines, 1586.

MACLEAN, A. K.—*Suite.*
Téléphones: disc. d'un proj. de résol. relatif aux tarifs, 1875.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2478 et suiv.
Chambre des communes: ascenseurs, pas sûrs, devraient être inspectés (rép. à observ. Taylor), 2470.
Comités: travaux, étude des rapports des ministres, mode de procédure à suivre (observ. sur mot. Borden), 2140.
Victoria: port, améliorations (sub.), 2235.
Service géodésique du Canada: discussion d'une mot. y relative, 3232.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4024.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4660.

MACLEAN, William Findlay, *York-sud, (O.).*
Chemin de fer canadien du Pacifique: nouvelles actions (observ.), débat, 438 et suiv.; 823 et suiv.; (int.), 930.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 475.
Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles (sub.), 487.
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 518.
Chemins de fer canadiens: (observ.), débat, 660 et suiv.
Travail: ministère, enquêtes au sujet de différends industriels (sub.), 693.
Animaux: maladies contagieuses (bill n° 18), comité, 795 et suiv.
Téléphones: compagnies, reglementation par commission des chemins de fer (int.), 1131.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observations, 1396.
Service des phares, agences, loyers, etc. (sub.), 7229.
Grand-Tronc-Pacifique (embranchements du) au lac Supérieur: disc. gén. du proj. de loi (n° 30) y relatif, 1442; observ. sur un prêt de l'Etat, 3818 et suiv.; observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5547, 5599.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1802.
Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts pour les voyageurs, 3080 et suiv.
Chemin de fer Pacifique-Canadien: bill (n° 79), disc. en comité gén., 3334.
Smith, John Dennison: observ. en comité général sur le bill (n° 157) le concernant, 6376.

MAGRATH, Charles Alexander, *Medicine-Hat.*
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 630.
Chemin de fer canadien de l'Ouest: bill (n° 11), comité, 1041.
Indiens (sub.): bestiaux, 1060 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1094.
Rivière Niagara: volume d'eau s'écoulant par les chutes (int.), 1133.
Aylwin, Francis Percival: demande de terrain dans l'Alberta (mot. pour doc.), 1255.
Chemin de fer: chartes accordées depuis 1er janvier 1900 (mot. pour doc.), 1256.

MAGRATH, C. A.—*Suite.*
Edifice public à Lethbridge (sub.), 1639 et suiv.
Stations agricoles (établissement de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2051.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2266.
Hand-Mills, Ala., bureau de poste, établissement (mot. pour doc.), 2284.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill n° 56, 3200.
Service géodésique du Canada: discusion d'une mot. y relative, 3252.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3874.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5656.
Eaux frontières: observ., 6908.

MADDIN, James William, *Cap-Breton-sud.*
Pêcheries: développement, comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 531.
Brophy: receveur de la poste, (int.), 1251.
Glace-Bay: édifice public (sub.), 1359.
New-Glasgow: édifice public (sub.), 1362.
Commissions illicites: disc. du projet (n° 31) y relatif, 1568.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1766.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1806.
Miner, Bill: observ. sur évasion, 1977.
Equipage du vapeur "Stanley": (mot. pour dépôt de doc.), 2030.
Intercolonial: déviation de la ligne de Sydney Mines à River-George (sub.), 3107 et suiv.
Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations (sub.), 2603 et suiv.
Ile Flint, signal de brume: quest., 5922.
Garde-pêche de Victoria: quest., 5922.
Glace-Bay, levée des boîtes postales: quest., 6064; bureau de la poste: quest., 5921; feux de direction: quest., 5921.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3158.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3845.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du départ., 3950.
Budget: disc. gén., 5194.
Vapeurs de l'Etat, le "Zaïdes" et le "Gladiator": quest., 5916.
Pêcheries du Cap-Breton: quest., 5916.
Intercolonial (réseau de), recettes au Cap-Breton: quest., 5917.
Cap-Breton-sud, élection: quest., 5921.
McRae, Hector: quest., 7117.
Vapeur: service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7254.
Cour d'échiquier: disc. des articles du bill (n° 151) la concernant, 7083.
Code criminel: disc. des articles du bill (n° 148) y relatif, 6717, 7093.
Service météorologique (sub.), 7255.
Inverness, travaux du port: quest., 6721.
Service côtier et des phares: agences, loyers, etc. (sub.), 7237.

MARCIL, Hon. Charles, (Orateur), *Bonaventure.*
Orateur, élection (remerciements), 6.
Messages de Son Excellence: ouverture de la session, 8-9; budget, 344.
Discours du trône: 9.
Bibliothèque du Parlement: rapport des bibliothécaires, (dépôt), 13.

MARCIL, Hon. C.—*Suite.*
Sloan, William: député de Comox-Atlin, démission (avis), 15.
Dragage: contrat McAvity et Moyes, (déc. sur int. Lennox), 159, 1239.
Carleton: vacance du siège de ce comté, (émission d'un nouveau bref d'élection), 166.
Commission d'économie interne: institution, 167.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions cachetées, débat sur mot. Reid (décision), 286 et suiv.; 602.
Chemins de fer: passage à niveau, loi pour prévenir accidents (déc., débat sur int. Edwards), 294, 298.
Chambre des communes: comité du restaurant, sénateurs membres de ce comité (message du Sénat), 398.
Compagnie de force motrice Ontario-Michigan: (observ. sur explication au sujet d'un fait personnel par M. Sproule), 1178.
Elections: l'h. M. Templeman, élu dans le comté de Comox-Atlin, certificat de son élection, 1303.
Commission des chemins de fer: nomination d'un cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (débat sur mot. Staples), déc., 2780, 2816.
Députés nouveaux: M. Congdon (Yukon), 2238.
Disraéli: quai, utilité (int. Lennox), déc., 2920.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), déc., 3035.
Employés de la Chambre des communes, classification, erreur (explic.), 2634.
Kingston: travaux publics, coût (déc.), 2637 et suiv.
Messages de Son Excellence: convention complémentaire entre le Canada et la France, 2270; budget supplémentaire, 2746.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (observ.), 2458 et suiv.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3319.
Bonaventure (rivière): jetée de dérivation (sub.), 3465.
Marine et Pêcheries: intervention dans la disc. de l'int. sur la gestion du départ., 4066 et suiv.
Transcontinental: sous-adjudicataires en Colombie-Anglaise, observ., 4158.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4486 et suiv., 4531 et suiv.
Observation sur un fait personnel à M. Conmee, 4525.
Chemin de fer central: observ., 5932 et suiv.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3216; sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5737 et suiv.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6422; traitements (sub.), 7107.

MARSHALL, David, *Elgin-est.*
Port-Stanley: jetée (int.), 361.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 633 et suiv.
Port-Bruce: port, travaux (int.), 863.

MARSHALL, D.—*Suite.*
Conserves (fabriques de), inspecteurs (int.), 867.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1617.
Causes devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2182.
Port-Stanley: construction d'une arrête (sub.), 3152.

MARTIN, William Melville, *Regina.*
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2810; amend., 2812; adopté, 2823.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2353.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3837.
Elévateurs à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4250.

MARTIN, Médéric, *Sainte-Marie, Montréal.*
Canal de Lachine: quai et bassins, (sub.), 847.
Montréal: station postale de la partie Est (sub.), 1378 et suiv.

MEIGHEN, Arthur, *Portage-la-Prairie.*
Rivière Assiniboine: redressement de son cours (int.), 498.
Douanes: dépenses casuelles (sub.), 620.
Chemin de fer de la baie d'Hudson: explorations faites en vue de le construire (mot. pour doc.), 727, 1113.
Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 946 et suiv.; du Manitoba, (sub.), 970 et suiv.
Miner, Bill: évasion (int.), 1247.
Joliette: salle d'armes (sub.), 1366.
Glencoe: édifice public (sub.), 1456.
Edifice public à Dauphin (sub.), 1632.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1799.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2805.
Compagnie d'assurance Canada-Life: observ. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3179 et suiv.; sur mot. de renvoi au comité du règlement, 5733.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 4013, 4018.
Compagnie de force Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 5665.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5900.

MICHAUD, Pius, *Victoria (N.-B.).*
Rivière Allegash, diversion des eaux: discussion d'une mot. y relative, 3258.

MIDDLEBRO, William Sora, *Grey-nord.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 222 et suiv.
Owen-Sound: hôtel des postes (int.), 259.
Compagnie d'assurance Canada-Ouest, sur la vie: bill (n° 37), 2e l., 821.

MIDDLEBRO, W. S.—*Suite.*
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 834 et suiv.
Pénitencier de la Colombie- Anglaise: (sub.), 999.
Chemins de fer: milles construits, de 1888 à 1908 (int.), 1135; passages à niveau, accidents (débat sur projet de résol. Lennox), 1296.
Dragueur "Richelieu": renvoi de son capitaine (int.), 1250.
Rivière Richelieu: améliorations, bureau établi à cette fin (int.), 1251.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1350.
Halifax: édifices publics (sub.), 1360 et suiv.
Edifices publics à Ottawa: chauffage (sub.), 1693; chauffage et éclairage de Rideau-Hall (sub.), 1705.
Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1706.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1766.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1804.
Immigrants (rapatriment des): (quest.), 2086.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3157.
Meaford: amélioration du port (sub.), 3502.
Owen-Sound: dragage et pilotis de protection (sub.), 3505.
Dragage dans les prov. d'Ontario et de Québec (sub.), 3540.
Vétérans de 1866-1867: récompenses (quest.), 3678.
Défense navale: observ., 3732.
Grand-Tronc (cie du): émission d'actions (quest.), 1361.
Grand-T.-Pacifique: prêt de l'Etat, observ. en comité gén., 4300; travaux sur la section du lac Supérieur, quest., 4520; négociations d'un prêt, quest., 4524.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4721 et suiv.
Milice, dépenses: quest., 4882.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5535 et suiv.; 5595 et suiv.; 5652, 5887.
Pilotage, commission à Victoria (C.-A.): observ., 7205.

MILLER, Henry Horton, *Grey-sud.*
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 298 et suiv.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 475.
Travaux publics: soumissions, comment procéder à ce sujet (débat sur mot. Reid), 599 et suiv.
Alcool de bois (achat d'): quest., 1475.
Abolition du Sénat: disc. d'un proj. de résotion, 1531.
Assurances: bill (n° 42) de la session 1907 1908, représentations, etc., à ce sujet, dépôt (mot.), 2630.
Compagnie dite Royal Casualty and Security Company: bill (n° 51), comité, 2878.
Budget: discussion gén., 5100.
Assurance: disc. d'un proj. de résolution, 7024; disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7134.

MILLER, H. H.—*Suite.*
Bill (n° 105) relatif aux transport par eau, 7107.

MOLLOY, John Patrick, *Provencher.*
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) comité, 811.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2800.
Terres marécageuses: retour à l'Etat (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
Budget: discussion générale, 5320.

MONK, Frederick Debartzch, *Jacques-Cartier.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 205 et suiv.
Travail: ministère, enquête au sujet de différends industriels (sub.), 691.
Saint-Jean, P.Q.: terrains militaires, loués (int.), 708.
Pénitenciers: pénitencier de Saint-Vincent de Paul (int.), 709; pénitencier de Kingston (sub.), 949 et suiv.
Immeuble Lindsay: achat par le gouvernement (int.), 717.
Compagnie dite Capital Supply Company of Canada, formée pour fournir des marchandises à l'Etat, M. Arthur Beaulieu, employé du gouvt. en qualité de peintre et de messager, ne devrait pas en faire partie (int.), 720.
Archives: (sub.), 728 et suiv.
Annuaire statistique: (sub.), 728 et suiv.
Service civil: commission, appointements, (sub.), 743 et suiv.
Postes: appointements (sub.), 763.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 833 et suiv.
Pointe - aux - Trembles: quai, construction (int.), 863.
Immigration: et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 887.
Montréal: station postale de la partie est (sub.), 1376 et suiv.
Dr Rutherford: quest. le concernant, 1821.
Cie du chem. de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén., bill (n° 44) y relatif, 1965, 1976; observ. sur proposition d'amend. de M. Nantel exigeant l'impression des lettres de voiture dans les deux langues, 2176.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2077.
Immigration: disc. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 2123, 4652, 5484, 6462; agents en Canada (quest.), 4212.
Négociations commerciales avec l'Allemagne, quest., 4354.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2480.
Chambre des communes: priorité des mesures ministérielles (observ. sur mot. Laurier), 2130.
Clarke-City: quai (sub.), 3055.
Cie dite Royal Casualty and Security Coy: bill (n° 51), comité, 2879.
Dépêches: transport à Sainte-Philomène, Châteauguay (int.), 2932.
Elections: Saint-Jean et Iberville, réclamations (int.), 2928; élections différées, débat sur projet de résolution Burrell), 3068 et suiv.
Fagin, Thomas: emploi, 2276.
Paiements à Ernest Boivin et A. Desbiens (int.), 2919.

MONK, F. D.—*Suite.*
Représentation proportionnelle: projet de résolution (débat), 2746 et suiv.
Rivière Richelieu: travaux (int.), 2982.
Saint-Jean (P.Q.): dragons canadiens, approvisionnements (int.), 2928; quai, dépenses (int.), 2929; travaux dans le port, à qui adjugés? (int.), 2931; travaux d'amélioration (int.), 2982.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (observ.), débat, 2455 et suiv.
Traduction des lois: titres non traduits en français, dans la version française (débat sur observ. Paquet), 2135.
Tarif douanier, modification y relative, 4354.
Rivière St-Pierre: interp. sur le régime des eaux, 4461.
Postes: agents du service ext.: observ., 4477.
Lévis, maître de poste: quest., 4884.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5411; observ. en comité gén., 5457.
Ligne de paquebots franco-canadienne: observ. en comité gén. sur bill (n° 146) y relatif, 5486.
Smith, John Dennison: observ. en comité gén. sur le bill (n° 157) le concernant, 6376.
Chemin de fer de l'Est du Saint-Maurice: disc. gén. du bill (n° 176) y relatif, 6389.
Chambre des communes: classement du personnel, 6426.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6587.
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6609.
Postes: observ. en comité gén. sur le bill (n° 136) modifiant la loi y relative, 6626.
Ressources naturelles: disc. du projet de résolution y relatif, 6679 et suiv.
Code criminel: disc. gén. du bill (n° 148), 6699.
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul: quest., 6722.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337; agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7363, 7378.

MURPHY, Hon. Charles, *Russell.*
Secrétariat d'Etat: rapport (dépôt), 15.
Naturalisation: bill (n° 5) exigeant preuve de l'honorabilité de celui qui veut se faire naturaliser, 1re l., 96; 2e l., 398.
Employés: nommés depuis 1908 (rép. à int. Foster), 148.
Service civil: réorganisation (rép. à int. Foster), 148; commission du service civil: appointements (sub.), 743; augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), 1198.
Statuts: impression, retard (rép. à int. Macdonell), 191.
Listes électorales: coût (rép. à int. Boyce), 358.
Marine et Pêcheries: enquête Cassels, impression des dépositions (rép. à int. Borden), 423, 577, 667.
Secrétariat d'Etat: appointements et dépenses casuelles (sub.), 484, 487.
Election: de Comox-Atlin, émission des brefs (rép. à int. Burrell), 718.
Compagnie dite Capital Supply Company of Canada: formée pour fournir des marchandises à l'Etat, M. Arthur Beaulieu, emplové du Gouvernement en qualité de peintre et de messager, ne devrait pas en faire partie (rép. à int. Monk), 720.

MURPHY, Hon. C.—*Suite.*
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 849 et suiv.
Tuberculose: congrès international à ce sujet à Washington, le Gouvernement y a-t-il envoyé des représentants? (rép. à int. Perley), 1251.
Immigration: des Orientaux dans la Colombie-Anglaise: commission royale à ce sujet (rép. à int. Taylor), 1312.
Traduction française des bulletins du recensement et statistiques: quest. Boyer, 1483.
Fonctionnaires du dépt. de l'Agriculture: quest. Foster, 1487.
Secrétaire du scrutin à Vancouver: quest. Cowan, 1497.
Personnel du serv. civil: quest. Turriff, 1046.
Débats: coût de leur impression: quest. Boyer, 1821; personnel des traducteurs: quest. Boyer, 1822.
Humboldt: comptes électoraux: quest. Lake, 1833.
Affaires extérieures: dépôt d'un proj. de résol. créant ce départ., 1917; disc. en comité gén., 2089; dépôt d'un proj. de loi (n° 90), 2121; 2e l., et observ. en comité gén., 4711.
Vote (bureaux de): quest. Elson, 3437.
Foran, Wm: quest. au sujet de son successeur, 3557.
Correspondance étrangère du Gouvernement: rép. à quest. Currie, 4209.
Compagnie d'imprimerie Logberg: dépôt de doc., 4265.
Cap-Breton-sud, élection: quest. Maddin, 5921.
Imprimerie de la commission du service civil (sub.).

McALISTER, Duncan H., *King-et-Albert.*
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards, 293 et suiv.
Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1162.
Saint-Jean (fleuve): levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1813.
Intercolonial, location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2331.
Westmoreland, juge de la cour de comté: quest., 5153.

McCALL, Alexander, *Norfolk.*
Canal Welland: coût (int.), 2276.
Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3524.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: disc. gén. du bill (n° 128) y relaitf, 5433.

McCARTHY, Maitland Stewart, *Calgary.*
Chemins de fer dans l'Alberta, subventions (int.), 712.
"Opportunities in Canada": Combien d'exemplaires de ce livre a-t-on fait publier? (int.), 713; éditeurs de ce livre (int.), 2280.
Gendarmerie à cheval: caserne à Calgary, emplacement (int.), 864.
Arpentage sur la Saskatchewan du Nord (int.), 916.
Pisciculture: établissement à Banff, (nt.), 917.
Ch. de fer de l'Alberta et de la Saskat.: longueur de la ligne (quest.), 3223.

McCARTHY, M. S.—*Suite.*

Postes: distribution rurale dans l'Alberta (mot. pour dépôt de doc.), 3231.
Grève des mineurs de l'Ouest: quest., 5626.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6594, 6597.
Terrains d'écoles: quest., 7418.

McCOIG, Archibald Blake, *Kent-ouest.*

Station agricoles (création de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2061.
Porcs abattus dans comtés de Kent et d'Essex, inspection (int.), 2919.

McCOLL, John B., *Northumberland-ouest (O.).*

Pénitenciers: pénitencier du Manitoba (sub.), 971.

McCRANEY, George Ewan, *Saskatoon.*

Chemin de fer canadien de l'Ouest: compagnie du, bill (n° 11), 1re l., 166.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), 1re l., 304; en comité, 2248.
Terres fédérales: octroi au chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan (int.), 495.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle: avis d'un bill pour prolonger délai relatif au parachèvement de voies (mot. pour adop. du 1er rapport du comité des ordres permanents, à ce sujet), 2237.
Lainages, industrie: observ., 4439.

McGIVERIN, Harold Buchanan, *Ottawa.*

Service civil: augmentations d'appointements d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 336 et suiv.; commission du service civil, appointements (sub.), 417 et suiv.
Employés publics: traitement (débat sur observ. Foster), 2591.

McINTYRE, Gilbert H., (Orateur suppléant), *Perth-sud.*

Service civil: augmentations d'appointements (débat sur projet de résol. Fisher), décision, 429.
Pêcheries: développement (mot. Sinclair), débat, 547.
Code criminel: bill (n° 4), 2e l., 597.
Travaux publics: soumissions (débat sur mot. Reid), déc., 601.
Pénitenciers: pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), déc., 990.
Cow-Bay: havre (sub.), déc., 2613.
Milice (sub.): appointements (observ.), 2436.
Cie du chemin de fer de St-Mary à l'ouest d'Ontario: dépôt d'un bill (n° 70), 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Intercolonial: réclamations (sub.), 3096.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56), 3183 et suiv.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: disc. en comité général du bill (n° 79), 3215.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén., sur le bill (n° 81) y relatif, 4168.
Engrais agricoles: observ. en comité général sur le bill (n° 110) y relatif, 4695.
Cie de force motrice d'Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4714 et suiv.

McINTYRE, Wilbert, *Strathcona.*

Chemin de fer central d'Alberta (compagnie du): bill (n° 23), 1re l., 303.
Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves (compagnie du): bill (n° 24), 1re l., 304; observ., 1438.
Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie: bill (n° 46) pour en changer le nom, 1re l., 777; 2e l., 1042.
Chemin de fer central du Pacifique-sud: bill (n° 36), 1re l., 491; 2e l., 820; en comité, 2182.
Chemin de fer d'Alsek au Yukon: dépôt d'un bill (n° 68), 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Chemin de fer d'Athabaska: dépôt d'un bill (n° 68), 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observ., 1425.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 79), 2e l., 2269.
Chemin de fer Pacifique-Canadien: dépôt d'un bill (n° 79), 1742; disc. en comité gén., 3329.
Lainages (industrie des): observ., 4385.

McKENZIE, Daniel D., *Cap-Breton-nord.*

Pêcheries: développement, en comité à cette fin (débat sur mot. Sinclair), 527.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1105 et suiv.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1197.
Payne, John L.: quest. le concernant, 1827.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1981.
Annapolis: port, brise-glaces (sub.), 2496.
Drague "Northumberland" inscription de ses employés sur liste électorale (observ. sur int. Rhodes), 2539.
Intercolonial: déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George (sub.), 3109; approvisionnement d'eau (sub.), 3119.
Houille: marché national (disc. d'un projet de résol.), 3264.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4194.
Paquebots, service entre la France et le Canada: observ. en comité gén. sur un projet de résol., 4682.
Expropriation de terrains pour les chemins de fer: quest., 5053.
Budget: disc. gén., 5283 et suiv.

McLEAN, Hugh Havelock, *Sunbury-et-Queen.*

Compagnie dite Royal Casualty and Surety Company: bill (n° 51), 1re l., 778; 2e l., 1042; en comité, 2724 et suiv.
Saint-Jean (fleuve) et tributaires (sub.), 1728.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6208.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7142.

McLEAN, Murdo Young, *Huron-sud.*

Budget: discussion gén., 5157.

NANTEL, Wilfrid Bruno, *Terrebonne.*
Chemins de fer: bill (n° 6), comité, 553.
Code criminel: bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, 2e l., 594.
Agriculture: ministère, appointements (sub.), 681 et suiv.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 807 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 54) pour modifier la loi des chemins de fer, articles 252, 253 et 254, 1re l., 858.
Immigration et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 898.
Chemin de fer Canadian, Liverpool et Western (compagnie du) institution civile: bill (n° 44), en comité, 1791, 1962; impression des lettres de voiture dans les deux langues (amend.), 2176, 2248.
Cap-Saint-Ignace: quai (sub.), 2665 et suiv.
Budget: discussion gén., 5031.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: dsc. gén. du bill (n° 128) y relatif, 5417, 5424.
Chemins de fer: dépôt d'un amendement au bill (n° 106) y relatif, 6608.
Traitement des juges: observ., 6796.

NEELY, Davis Bradley *(Humboldt).*
Chemin de fer Prince Albert and Hudson Bay: bill (n° 62), institution civile, 1re l., 1178; en comité, 2624, 2680 et suiv.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2802.
Compagnie du chemnn de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 79), disc. en comité gén., 3330.
Observations sur un article du "Toronto World", 4160.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité sur le bill (n° 81) y relatif, 4161; disc. des modifications du Sénat, 6378.
Elévateurs à grain, exploitation par l'Etat: observ. sur un projet de résolution, 4241.
Budget: discussion gén., 5207.

NESBITT, Edward Walter, *Oxford-nord.*
Abolition du Sénat: disc. d'un projet de résolution, 1526.
Marchandises: transport par eau, bill (n° 16), 1re l., 2825.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n 81) y relatif, 4178.
Budget: discussion générale, 5055.
Cie d'assurance Canada-Life : observ. sur mot. de renvoi au com. du règlement, 5756.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 236.

NORTHRUP, William Borton, *Hastings-est.*
Fusils Ross: combien acceptés et renvoyés? etc. (int.), 256, 347, 577, 1490.
Chemin de fer de Madoc à Eldorado: remis en exploitation (int.), 256.
Chemins de fer: bill (n° 39) pour modifier la loi des, afin d'accorder nouveaux pouvoirs à la commission des chemins de fer, 1re l., 491.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1098 et suiv.
Vautelet, H. E.: honoraires (quest.), 1491.

NORTHRUP, W. B.—*Suite.*
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1946.
Employés publics : traitement (débat sur observ. Foster), 2588 et suiv.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56) la concernant, 3201.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3821; observ. en comité général sur le bill (n° 128) y relatif, 5539.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4502, 4605.
Chemins de fer: observ. en comité général sur le bill (n° 106) y relatif, 6511.

OLIVER, Hon. Frank, *Edmonton.*
Affaires indiennes : département, rapport, (dépôt), 15; appointements et dépenses casuelles, (sub.), 1024 et suiv., 1029.
Terres fédérales bill (n° 8) pour modifier loi, concernant erreur de mise en pages, 1re l., 97; 2e l. et comité, 398 et suiv.; terres vendues pour gares du G.T.P. etc., (int. Foster), 149; octroi de terres au chede fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan (rép. à int. McCraney), 495; homesteads et préemptions concédés, entre 1er avril et 31 décembre 1908 (rép. à int. Ames), 509; un volontaire peut-il être substitué à un autre pour remplir conditions de homestead? (rép. à int. Herron), 1138; nombre d'acres concédés au Nord-Ouest, à titre de homesteads et de préemptions, (rép. à int. Hughes), 1245; terrains houillers et forestiers de la Saskatchewan et de l'Alberta, superficie, recettes (rép. à int. Lake), 1250; bill (n° 64) pour corriger erreur dans bill adopté l'an dernier, 1re l., 1303.
Guerre sud-africaine: scrips délivrés aux volontaires, (int. Foster), 149; (rép. à int. Sharpe), 570, (rép. à int. Hughes), 1244.
Grains de semence: combien dépensé pour en acheter? (int. Foster), 150.
Higgs: jeune immigrant renvoyé de Moncton aux Etats-Unis, (rép. à int. Taylor), 153.
Immigration: bill (n° 17) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; réglementation de l'immigration (rép. à int. Lennox), 262; immigration de sujets britanniques (rép. à int. Lennox), 505; primes en 1907-1908 (rép. à int. Paquet), 714; agents en France (rép. à int. Paquet), 715.
Immigrants: dont on a empêché le débarquement (rép. à int. Lennox), 506; immigrants rapatriés, etc. (rép. à int. Paquet), 714; immigrants arrivés de différents pays, en 1907-1908 (rép. à int. Paquet), 715.
Montagne du Dauphin: réserve forestière, compensation aux squatters (rép. à int. Roche), 559.
Lac du Bonnet: pêche de l'esturgeon, conditions favorables (rép. à int. Bradbury), 559.
Intérieur: ministère, appointements des employés (rép. à int. Foster), 561, 1124; rapport (dépôt), 1076.
Réserve indienne de Rama: fonds terres en fidéicommis par le gouvt. pour le compte des Indiens de cette réserve, total (rép. à int. Sharpe), 572.
Rama: township, chemins et ponts (rép. à int. Sharpe), 713.
Chemin de fer du lac Saint-Jean: subvention (rép. à int. Paquet), 714.

OLIVER, Hon. F.—*Suite.*
Province de Québec: brochure publiée à son sujet (rép. à int. Paquet), 715.
Réserve indienne de Nipissingue: vente (rép. à int. Gordon), 720.
Arpentage: sur la Saskatchewan du nord (rép. à int. McCarthy), 916.
Indiens (sub.): secours, soins médicaux, couvertures et vêtements, écoles, 1029-1030, 1043; arpentages sur terres indiennes, 1043-1070; aide à l'agriculture, 1047; frais judiciaires, 1047; rentes et administration, 1052; secours, grains de semence, soins médicaux, appointements, 1052-1058; rentes, instruments aratoires, outils, bestiaux, 1056-1059; provisions pour Indiens nécessiteux, moulin à farine et scierie, dépenses générales, 1065-1071; appointements et secours, 1201; arpentage des réserves, 1207, 1210; écoles, 1204; au Yukon, 1223; inspecteur et évaluateur de bois, 1223; frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1223; secours aux Indiens indigents dans les districts éloignés, 1231.
Compagnie dite North Atlantic Trading Company: paiements à elle faits (rép. à int. McCarthy), 1131.
Banff: conduites et distributions d'eau, et égoûts (sub.), 1236.
Hot-Springs, près Banff: chemins, ponts et autres travaux (sub.), 1235-1236.
Hope, Geo. D.: comptable, appointements (sub.), 1235.
Judge, H. A., détective: quest. Beattie, 1478.
Steamers du dpt. des Affaires indiennes sur le lac Winnipeg: quest. Bradbury, 1482.
Immigrants arrivés au cours du présent exercice: quest. Macdonell, 1483; arrivés par voie indirecte, quest. Lennox, 2026.
Agents d'immigration (paiements aux): quest. Wilson, Uriah, 1484.
Criminels déportés au Canada: quest. Herron, 1486.
Inspecteurs des immigrants: quest. Herron, 1486.
Primes d'immigration à des sociétés: quest. Lancaster, 1486.
Primes aux agents d'immigration: quest. Chisholm, 1487.
Réserve indienne à Caughwaga: quest. Boyce, 1489.
Agent d'immigration en France: quest. Ecrement, 1494.
Griffith, William: quest. G. Taylor, 1494.
Squatters à la montagne à la Tortue: quest. Schaffner, 1497.
Blé de semence pour la Saskatchewan et l'Alberta: quest. Sharpe, 1499.
Avoine de semences pour la Saskatchewan et l'Alberta: quest. Sharpe, 1499.
Terres publiques de la zone des chemins de fer: quest. Goodeve, 1828.
Orientaux en Colombie-Anglaise: quest. Ralph Smith, 2027.
Réserve indienne de Kitsilano: quest. Cowan, 2084.
Arpentage exécuté par M. Vaughan (mot. Bradbury pour doc.), 2247.
Bell, Charles F.: destitution (int. Foster), 2454.
Bois: permis de coupe émis en faveur de T. A. Burrows (int. Campbell), 2740.

OLIVER, Hon. F.—*Suite.*
Charbon extrait de l'Alberta, droits (int. Herron), 2736.
Employés publics: destitution de certains employés: MM. A. Johnston, P. Ward, etc. (int. Blain), 2514.
Foley, T. P., emploi (int. Lake), 2452.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2345, 2354 et suiv.; nombre de certificats émis (int. Edawrds), 2983.
Immigrants nécessiteux, à Toronto, article de l'"Evening Telegram" (int. Russell), 2467; immigrants recrutés en Allemagne, catholiques seulement (int. Sproule), 2826.
Immigration: impressions et annonces (int. Wilson), 2515.
Lac-Fairy: réserve, location (int. Jameson), 2981.
"Opportunities in Canada, 1909": qui sont les éditeurs de ce livre? (int. McCarthy), 2280.
Terres fédérales: échange de terrains dans la ville de Brandon (int. Staples), 2453; terres non encore vendues au Nord-Ouest (int. Chisholm), 2508; irrigation de certaines terres (int. Campbell), 2514.
Villes canadiennes: latitude et longitude (int. Paquet), 2512.
Watson, R. J.: emploi (int. Sexsmith), 2280.
Immigrants (rapatriement des): quest. Monk, 2086.
Immigration (n° 17), 2e l., 2121; observ., 4652.
Terres fédérales: disc. d'un amendement du Sénat au bill (n° 8) modifiant la loi des terres fédérales, 3079; rép. à quest. Herron, 3376.
Service géodésique du Canada: disc. d'une mot. y relative, 3245.
Homesteads à l'ouest du lac Winnipeg: quest. Bradbury, 3438.
Cartes du Dominion et du Nord-Ouest: frais d'impression (sub.), 3666.
Brewster, M., quest. Worthington, 3684.
Pâturage, concessions: quest. Herron, 3916.
Immigration, primes: quest. Verville, 3918.
Bérubé (abbé): quest. Paquet, 4208.
Immigration, agents en Canada: quest. Paquet, 4211.
Iles de la baie Georgienne: quest. Wright, 4213.
Brochure "Glimpses of Northwestern Canada": quest. Ames, 4888.
Patentes sur des terrains: quest. Staples, 5156.
Immigration: observ. sur le bill (n° 17) y relatif, 5485; observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6476.
Yukon, ordonnances: dépôt d'un projet de résol. y relatif, 6188.
Fort Walden, vente: quest. Currie, 6392.
Intérieur (départ.), traitements et dépenses casuelles (sub.), 6558; services techniques (sub.), 6575.
Yukon, services administratifs (sub.), 6534.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6585; 6597.
Etudes hydrographiques (sub.), 6595.
Intérieur, traitements des services extérieurs (sub.), 6596; frais de publicité (sub.), 6596.
Concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain: quest. Daniel, 6722.
Concession Mackrie: quest. Wallace, 6723.

OLIVER, Hon. F.—*Suite.*
Permis de pêche: quest. Smith, 6725.
Ile de la baie Rutherford: quest. Smyth, 6725.
Réserve des Gens du Sang: quest. Wallace, 7118.
Réserve du Parc: (sub.), 7333.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337; agences en Canada et à l'étranger (sub.), 7359.
Hôpitaux à Winnipeg et à Saint-Boniface, (sub.), 7380.
Terrains d'école: quest. McCarthy, 7418.
Yukon, ordonnances: disc. d'un projet de résolution, 7421.

OSLER, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 835 et suiv.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1351 et suiv.
Amherst, édice public, (sub.), 1354.
Bâtiments militaires de Toronto: magasin, (sub.), 1591.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1630.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3324.

OWEN, Charles Lewis, *Northumberland-est, (O.).*
Chemins de fer: bill (n° 21), modification de la loi, au sujet des chutes d'eau, comité, 1184.
Chemin de fer transcontinental national: prix de la section de Moncton à Winnipeg (int.), 2518, 2636.
Meaford: amélioration du port (sub.), 3503.
Postes: service des édifices entre Campbellford et Brighton (quest.), 3680, 3865.
Poste rurale dans Northumberland-est (question), 3681.
Lainages (industrie des): observ., 4382.

PAPINEAU, Louis J., *Beauharnois.*
Lachine (canal): mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2017.

PAQUET, Eugène, *L'Islet.*
Fermes expérimentales: établies depuis 1er janvier 1908; le gouvt. se propose-t-il d'en établir une dans le district de Québec? (int.), 163.
Steamer "Montcalm": équipage, service, coût (int.), 173; travail au Cap-Rouge, (int.), 346; nouvel ingénieur (int.), 576.
Lévis: bassin de radoub, insuffisant (int.), 194.
Travail: département, transformation en ministère pendant la présente session (int.), 194.
Langue française: emploi à l'égal de la langue anglaise dans la province de Québec, pétitions à cette fin (int.), 260.
Chambre des communes: commis et messagers nommés depuis 1880 (mot. pour doc.), 548.
Expositions: subventionnées en 1908 (int.), 572.
Immigrants: rapatriés, etc., en 1907-1908, etc. (int.), 714; immigrants, arrivés de différents pays en 1907-1908? (int.), 715.
Chemin de fer du lac Saint-Jean: subvention (int.), 714.
Immigration: primes en 1907-1908 (int.), 714; agents en France (int.), 714; immigration et rapatriement (mot.), débat, 872 et suiv.

PAQUET, E.—*Suite.*
Province de Québec: brochure publiée à son sujet par le ministère de l'Intérieur (int.), 715.
Archives: (sub.), 725 et suiv.
Annuaire statistique: (sub.), 741.
Stations agricoles: disc. d'un proj. de résolution, 2048.
Traduction des lois: titres non traduits en français (observ.), débat, 2132; traduction française au ministère de l'Agriculture (int.), 2922.
Villes canadiennes: latitude et longitude (int.), 2512.
Bérubé (abbé), agent d'immigration: quest., 4208.
Immigration, agents en Canada: quest., 4211.
Immigration: observ. en com. gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6435.

PARDEE, Frederick Forsyth, *Lambton-ouest.*
Compagnie dite Brazilian Electro Steel and Smelting Company: bill (n° 10), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1079-1080.
Chemin de fer canadien de l'Ouest: compagnie du, bill (n° 11), institution civile, 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1039-1042.
Chemin de fer du sud de Collingwood: compagnie du, bill (n° 12), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
Chemin de fer Grand-Tronc: compagnie du, bill (n° 13), 1re l., 166; 2e l., 345.
Chemin de fer Huron et Ontario: compagnie du, bill (n° 14), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
Compagnie mexicaine de biens-fonds et d'irrigation, bill (n° 15), 1re l., 166; 3e l., 1080.
Chemins de fer: passages à niveau, accidents (débat sur projet de résol. Lennox), 1300.
Chemin de fer canadien du Nord d'Ontario, compagnie du: bill (n° 75), 2e l., 2269.
Compagnie dite National Accident and Guarantee Company: bill (n° 103), 1re l., 2449; 3e l., 2726.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3805, 3811 et suiv.
Cie d'assurance Canada-Life: mot. pour la mise à l'ordre du jour du bill (n° 56) la concernant, 5355.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6198.

PARENT, George, *Montmorency.*
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4098.

PATERSON, Hon. William, *Brant.*
Commerce et navigation: tableaux (dépôt), 13.
Revenu de l'intérieur: ministère, rapport (dépôt), 13; appointements (sub.), 451 et suiv., 460, 470; frais de déplacement, loyer et combustible (sub.), 461, 473.
Justice: ministère, rapport (dépôt), 13.
Monnaie royale: coût et fonctionnement (rép. à int. Foster) 153.
Emprunts: emprunt de 1908 ($21,000,000) qu'en a-t-on fait? (rép. à int. Foster), 153; emprunts jusqu'au 31 décembre 1908 et de-

PATERSON, Hon. W.—*Suite.*
puis 31 mars 1908 (rép. à int. Foster), 169; emprunt à 4 p. 100, fonds d'amortissement, et emprunts de 1907 et 1908, remboursement et renouvellement (rép. à int. Ames), 573; partie de l'emprunt de 1907 destinée à la construction de travaux publics (rép. à int. Ames), 705.
Dette publique: chiffre, augmentation (rép. à int. Borden), 154; (rép. à int. Foster), 169.
Revenus divers: pour décembre 1908 (rép. à int. Borden), 155.
Laine: brute, importation; nombre de filatures au Canada, quantité de laine canadienne employée (int. Lennox), 156.
Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 481.
Remèdes brevetés: (sub.), 484.
Postes: boîtes postales, importation, (rép. à int. Armstrong), 576.
Chemin de fer transcontinental national: sommes empruntées pour la construction de la division de l'Est (rép. à int. Ames), 716; sommes payées pour sa construction (rép. à int. Borden), 1247.
Caisses d'épargne du Gouvt: montant des dépôts et prêts faits à ces caisses et portant intérêt à 3 p.c. (rép. à int. Sharpe), 716.
Service civil: commission, appointements (sub.), 747 et suiv.; appointements en vertu de la nouvelle loi (débat sur projet de résol. Fisher), 1016 et suiv.
Delaney, Mme: pension (sub.), 857.
Costello, Thomas: emploi (rép. à int. Worthington), 1241.
Electricité: exportation d'énergie électrique (rép. à int. Macdonell), 365.
Acier: importation (rép. à int. Boyce), 374.
Accise: appointements (sub.), 460.
Tabac: timbres sur tabac canadien et tabac importé (sub.), 461, 463 et suiv., 473.
Poids et mesures: inspecteurs (sub.), 472, 478; bureau intercolonial (sub.), 481.
Alcool méthylique: fourni aux fabricants (sub.), 474.
Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements (sub.), 478.
Système métrique: (sub.), 480.
Electricité: exportation d'énergie électrique (sub.), 481.
Télégraphes et téléphones: enquête en 1905, dépense (int. Lennox), 160.
Douanes: remise de droits sur combien de tonnes de marchandises depuis 1898 jusqu'à 1908 (rép. à int. Sinclair), 174; allocation aux percepteurs sur droits perçus (sub.), 473; appointements et dépenses casuelles (sub.), 611, 620; divers (sub.), 640 et suiv.; inspecteurs des bureaux (sub.), 640; casernes du revenu et service préventif, service préventif secret (sub.), 643, 644.
Commerce: ministère, rapport (dépôt), 184; commerce avec l'Allemagne, développement (rép. à int. Armstrong), 509.
Assurances: commission des, témoignages des actuaires anglais pas inclus dans rapport imprimé de l'enquête. Pourquoi? (rép. à int. Macdonell), 255.
Banques: dans quelles banques le Gouvt fait-il ses dépôts? (rép. à int. Macdonell), 257.
Dépôt de garantie des corporations: total (rép. à int. Sifton), 259.
Presse associée: service des dépêches, dépenses (rép. à int. Lennox), 350.
Fièvre aphteuse: (rép. à int. Robb), 353.

PATERSON, Hon. W.—*Suite.*
Charcuterie: importation des Etatas-Unis viâ Kingston (rép. à int. Edwards), 1243.
Foin, avoine et autres produits: importation des Etats-Unis viâ Kingston (rép. à int. Edwards), 1242.
Quebracho: extrait de, quantitée importée, de 1900 à 1908, droits (rép. à int. Arthurs), 1243.
Importations: de manches de fourches, de haches, de houes, de marteaux, etc., en noyer et en frêne, en 1908 (rép. à int. Elson), 1308.
Lachute, édifice public (sub.), 1374.
Alcool de bois (achat d'): quest. Miller, 1475.
Douane (droits de) à Hull: quest. Devlin, 1497.
Dépôt du 2e vol. du rapport annuel de l'auditeur général, 1558.
Importations: quest. Sinclair, 1829.
Clous: importation en 1907-1908 (int. Lalor), 2278.
Fusils: importation de fusils suisses et autres (int. Worthington), 2516.
Livres entrés au Canada sous le régime du tarif de préférence (int. Armstrong), 2734.
Navires canadiens, droits sur réparations faites en pays étrangers (int. Currie), 2923; réparations: rép. à quest. Currie, 3229.
Oshawa: port, recettes (int. Hughes), 2506, 2828.
Poisson pêché en été et expédié (int. Bradbury), 2247.
Revenu de l'intérieur: rapport concernant confiscations, dépôt (int. Barr), 2935.
Oshawa, dép. et recettes du port: quest. Hughes, 2083; personnel de l'administration du port: quest. Hughes, 3221.
Pulpe et papier: exportation aux Etats-Unis et en Angleterre, quest. Béland, 3222.
Port-Credit: quest. Blain, 3224.
Cabotage (commerce de): rép. à quest. Stanfield, 3227.
Fruits importés des Etats-Unis en Colombie-Anglaise: rép. à quest. Burrell, 3436.
Debec, personnel de la douane: quest. Crocket, 3865.
Pain de la Pâque: quest. Perley, 4208.
Preston, W. T. R.: quest. Ames, 4213.
Importations et exportations, chiffre total: quest., 4522.
Porcelaines, droits: quest. Wallace, 4883.
Budget: disc. gén., 5171.
Produits maraîchers: rép. à quest. Wallace, 5358.
Bathurst: percepteur de la douane, rép. à quest. Crocket, 5422.
Vapeurs de l'Etat "Zaides" et "Gladiator": rép. à quest. Maddin, 5916.
Bétail: développement de cette industrie (sub.), 6157.
Travail: création d'un départ., disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7050, 7066.

PERLEY, George Halsey, *Argenteuil.*
Animaux: dépenses pour protection de la santé des animaux (int.), 866.
Numéraire: réserve (int.), 915.

PERLEY, G. H.—*Suite.*
Assurances: sera-t-il présenté un projet de loi à ce sujet (int.)? 1023, 1077.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1095 et suiv.
Tuberculose: congrès international à ce sujet, à Washington, le gouvt. y a-t-il envoyé des représentants (int.)? 1251.
Lachute: édifice public (sub.), 1374.
Canaux de Carillon et de Grenville: (quest.) 1474; service, maintien et réparations, mot. pour dépôt de documents, 1835.
Edifices loués pour l'administration: (quest.) 1644.
Pont de Grenville à Hawkesbury: (quest.), 1646.
Franchise postale (usage abusif de la), 1756-70-78.
Compagnie d'assurance dite Canada-Life Insurance Company: bill (n° 56), en comité, 2717 et suiv.
Compagnie dite Royal Casualty and Security Company: bill (n 51), comité, 2877.
Cie industrielle et de force motrice des rapides des Cèdres: bill (n° 94) disc. en comité général, 3602.
Dépenses non prévues: crédit spécial (sub.), 3666.
Timbres-poste du tricentenaire: quest., 3864
Emprunts, échéance prochaine: quest., 3864; à 4 p. 100 de 1874: quest., 3864; quest., 3917.
Transcontinental, frais de construction: quest., 3917.
Pain de Paque: quest., 4208.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt de l'Etat: observ. en comité général, 4318, 5554, 5604.
Grand-Tronc-Pacifique (Cie du): charge sur l'actif, (quest.), 4460.
Budget: discussion générale, 4890.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6423.
Assurance: disc. d'un projet de résolution, 7029; disc. des art. du bill (n° 97) y relatif, 7046.
Emprunt de l'Etat: disc. d'un projet de résolution, 7147.

PICKUP, Samuel W., *Annapolis.*
Annapolis. port, brise-glace (sub.), 2474 et suiv.

PORTER, Edward Guss, *Hastings-ouest.*
Belleville: salle d'exercices, construction (int.), 709, 862; quartiers réservés au 49e bataillon des fusiliers de Hastings (int.), 1136.
Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 783 et suiv.
Poste rurale dans le comté de Prince-Edouard (int.), 1136.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), comité, 797 et suiv.
Chemins de fer: bill (n° 21), modification de la loi, comité, 1183.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1186 et suiv.
Canal de Trent: (sub.), 1667; passes migratoires, nécessité d'en établir (observ.), 2827.
Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts. pour les voyageurs, 3089; accidents aux commis de la poste (quest.), 3676.
Revenu intérieur, agents à Belleville et Corbyville: quest., 5149.

PORTER, E. G.—*Suite.*
Eaux navigables: observ. en comité gén. sur le bill (n° 152) y relatif, 5494.
Extradition: observ. en comité gén. sur le bill (n° 149) y relatif, 5510.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5523 et suiv.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5718.
Intérieur: services techniques (sub.), 6579.

PRICE, William, *Québec-ouest.*
Kingston: Collège milit. royal, agrandissement: (sub.), 1462; agrandissement des installations sub.), 1596.
Victoria: pavillon des immigrants sub.), 2202 et suiv.
Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2974 et suiv.
Québec: travaux du port, à l'embouchure de la riv. Saint-Charles (sub.), 2212.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4096.
Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur le bill (n° 38), retour du Sénat, 4839.
Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7214.

PROULX, Edmond, *Prescott.*
Compagnie Submarine, brevet d'invention: bill (n° 77), 2e l., 2269.

PUGSLEY, Hon. William, *ville et comté de Saint-Jean.*
Canal de la baie Georgienne: tracé, rapport à ce sujet (dépôt), 15.
Chambre des communes: aile neuve, construction, coût (rép. à int. Foster), 146, 177; pièces réservées aux députés (rép. à int. Taylor), 185, 492; comité du restaurant, institution (mot.), 303; 2e rapport de ce comité (mot. pour adop.), 422.
Travaux publics: ministère, nouveau mode d'achat de fournitures (rép. à int. Foster), 147; réception et ouverture des soumissions pour exécution de travaux publics (rép. à mot. Reid), 178; (débat), 200 et suiv; 268 et suiv.; travaux publics exécutés dans Bonaventure (rép. à int. Lennox), 181; rapport du ministre (dépôt), 491; crédits votés pour travaux publics, la dernière session, dépenses faites (rép. à int. Arthurs), 1243.
Dragues: achat (int. Foster), 151.
Hôtel du Grand-Tronc: titre et prix (rép. à int. Foster), 153.
Dragage: contrat McAvity et Mayes, recouvrement de deniers dont le gouvt. avait été frustré (rép. à int. Lennox), 173, 1240; dragage ou drainage de la rivière Nation (rép. à int. Borden), 1243; dans le port de Saint-Jean (rép. à int. Foster), 1246.
Uxbridge: bureau de poste, achat d'un emplacement (rép. à int. Sharpe), 189.
Tatamagouche: quai de la baie de: dépenses, profondeur de l'eau (rép. à int. Stanfield), 193.
Lévis: bassin de radoub, insuffisant (rép. à int. Paquet), 194.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Owen-Sound: hôtel des postes (rép. à int. Middlebro), 260.
Toronto: nouveau bureau de poste (rép. à int. Macdonell), 354.
Quais: construction, sommes y affectées (rép. à int. Barnard), 367.
Rivière Assiniboine: redressement de son cours (rép. à int. Meighen), 499.
Westport: quai, coût (int. Jameson), 502.
Little-River: quai, coût (int. Jameson), 503.
Rivière Schell: pont, construction (rép. à int. Roche), 558.
Selkirk: bureau de poste (rép. à int. Bradbury), 366, 558.
Rapides de Saint-André: écluses, construction, nombre d'hommes y employés (rép. à int. Bradbury), 559.
Kingston: constructions sur les terrains militaires (rép. à int. Edwards), 574.
Travaux publics: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 646 et suiv.
Rivière Niagara: volume d'eau s'écoulant par les chutes (rép. à int. Magrath), 1133.
Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 650 et suiv.
Lismore: quai (rép. à int. Rhodes), 1139.
Dragueur "Richelieu": renvoi de son capitaine (rép. à int. Monk), 1251.
Rivière Richelieu: améliorations, bureau établi à cette fin (rép. à int. Monk), 1251.
Sturgeon (I.P.-E.): construction d'une jetée, soumissions (rép. à int. Fraser), 1310.
Edifices publics (sub.): à Ottawa, nouveaux édifices, 1320; palais législatif, agrandissement et réfections, 1323.
Musée Victoria, à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1346 et suiv.
Amherst, édifice public (sub.), 1353.
Bridgewater: édifice public (sub.), 1354 et suiv.
Glace-Bay: édifice public (sub.), 1359.
Guysborough: édifice public (sub.), 1360.
Halifax: édifices publics (sub.), 1360 et suiv.
New-Glasgow, édifice public (sub.), 1362.
Picton, édifice public (sub.), 1363.
Shelburne, édifice public (sub.), 1363.
Westville, édifice public (sub.), 1364.
Georgetown, édifice public (sub.), 1364.
Saint-Jean (N.-B.), édifice public (sub.), 1364; salle d'exercice (sub.), 1364.
Cookshire: édifice public (sub.), 1365.
Joliette: salle d'armes (sub.), 1366 et suiv.
Knowlton: édifice public (sub.), 1374.
Lachute: édifice public (sub.) 1374
Montréal: station postale de la partie Est (sub.), 1375; bureau de poste (agrandissements, etc.) (sub.), 1390.
Québec: bureau de poste (sub.), 1391.
St-Jean (P.Q.): édifice public (sub.), 1391.
Sherbrooke: édifice public (sub.), 1391.
Belleville: salle d'armes (sub.), 1431.
Cornwall: édifice public (sub.), 1434.
Glencoe: édifice public (sub.), 1436, 1443.
Kingston: collège militaire royal (agrandissement) (sub.), 1459; écuries (sub.), 1463; agrandissement des installations (sub.), 1592.
Markham: édifice public (sub.), 1464.
Ottawa: édifice public pour expérience de la tourbe (sub.), 1467; édifices ministériels, accessoires (sub.), 1470; améliorations (sub.), 1470.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Simcoe: édifice public (sub.), 1470, 1601 et suiv.
Whitby: édifice public (sub.), 1471; 1600 et suiv.
Dragage à Indian-Point (N.-B.): rép. à la quest. Crocket, 1476.
Quai à Saint-Zotique et aux Cèdres: rép. à quest. Lortie, 1479.
Vautelet, H. E. (honoraires de): rép. à quest. Northrup, 1492.
Sandy-Cove (brise-lames à): rép. à quest. Jameson, 1498; payements en souffrance: rép. à quest. Jameson, 1829.
Observations sur les expériences de la tourbe combustible par le départ. des Mines, 1577.
Salle d'exercice de Toronto (installations supplémentaires (sub.), 1589.
Observatoire météorologique de Toronto (sub.). 1590.
Bâtiments militaires de Toronto, magasin (sub.). 1590.
Welland, édifice public de, 1599 et suiv.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621 et suiv.
Edifice public à Dauphin (sub.), 1630.
Edifices publics fédéraux, améliorations (sub.), 1635.
Entrepôts de la douane de Winnipeg (sub.), 1635.
Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1636.
Edifices publics dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Nord-Ouest (sub.), 1638.
Edifice public à Lethbridge (sub.), 1639 et suiv.
Pénitencier de Prince-Albert (sub.), 1643.
Edifices loués pour l'administration: rép. à quest. Perley, 1645.
Pointe-aux-Trembles (quest.): rép. à quest. Wilson, 1645.
Pont de Grenville à Hawkesbury: rép. à quest. Perley, 1646.
Canal projeté à Monetteville: rép. à quest. Gordon, 1647.
Dawson: logement du commissaire du Yukon (sub.). 1684.
Edifices publics en général: construction de salles d'armes (sub.), 1688.
Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1690.
Edifices publics d'Ottawa: loyers, entretien, préposés aux ascenseurs (sub.), 1692; éclairage (sub.), 1693; terrains (sub.), 1693; chauffage (sub.), 1693; enlèvement de la neige (sub.), 1697; réparations et mobiliers (sub.), 1697; service téléphonique (sub.), 1698; chauffage et éclairage de Rideau-Hall (sub.), 1705.
Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1706; éclairage (sub.), 1709; matériel (sub.), 1710; loyers (sub.), 1710; salaires des employés (sub.), 1712; eau (sub.), 1712.
Bâtiments de la quarantaine: travaux divers (sub.), 1713.
Edifices publics au Yukon: frais d'entretien, etc. (sub.), 1713.
Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse (sub.) 1715.
Beaver-Harbour: quai (sub.), 1715.
Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1715.
Campbellton: quai en eau profonde (sub.), 1718.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Cape-Bald: brise-lames (sub.), 1718.
Cap-Tourmentin: brise-lames (sub.), 1718.
Cummings-Cove: quai (sub.), 1719.
Dover: quai sur la Petitcodiac (sub.), 1719.
Harvey: quai (sub.), 1719.
Ile au Héron: quai (sub.), 1719.
Kouchibougouac : améliorations du port (sub.), 1720.
Leonardsville: quai (sub.), 1720.
Lorneville: quai (sub.), 1720.
Mill's-Point: quai (sub.), 1720.
Moncton: quai (sub.), 1720.
North-Head: débarcadère (sub.), 1722.
Pink-Rock: prolongement du quai (sub.), 1722.
Pointe-du-Chêne: réparations au brise-lames (sub.), 1722.
Port de Quaco: travaux à la jetée Est (sub.), 1723.
Cap Richibouctou: débarcadère (sub.), 1723.
Richibouctou: quai (sub)., 1723.
Fleuve St-Laurent et ses tributaires: (sub.), 1727; quai de marée (sub.), 1732; levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735.
St.-Andrews: quai (sub.), 1739.
St-Jean (N.-B): améliorations au port (sub.), 1739.
Shippagan: amélioration du port (sub.), 1740.
Welshspool: quai (sub.), 1740.
Uxbridge (bureau de poste): rép. à quest. S. Sharpe, 1832.
Collège militaire royal (écuries): rép. à la quest. Edwards, 1833; (logements): réponse à la quest. Edwards, 1834; (coût des écuries): rép. à la quest. Edwards, 1834.
Wallacebridge: quai, rép. à quest. Rhodes, 2023.
St-Jean (N.-B.): dragage, rép. à question Foster, 2024.
Oshawa: acquisition du port, rép. à quest. Huges, 2026.
Postes télégraphiques : approvisionnement, rép. à quest. Burrell, 2026.
Blanche (rivière): travaux (sub.), 3140.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2470.
Anse-à-la-Barbe: brise-lames (sub.), 2655.
Anse-à-Beaufils: quai, brise-lames (sub.), 2655.
Anse-au-Breton: brise-lames (sub.), 2595.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2656.
Anse-au-Portugais: brise-lames (sub.), 2620.
Avonport: jetée, réparations (sub.), 2593.
Baddeck: quai (sub.), 2593.
Baie Saint-Laurent: port (sub.), 2594.
Blue-Rocks: port, améliorations (sub.), 2595.
Boat-Harbour: travaux dans le port, coût (int. Rhodes), 2450, 2982.
Bois créosoté: pour travaux dans Provinces maritimes (sub.), 2654.
Bonaventure: comté de (mot. Lennox pour doc.), 2342.
Cap Saint-Ignace: quai (sub.), 665.
Caribou: jetée, dépenses (int. Crosby), 2274.
Chambre des communes: ascenseurs, devraient fonctionner dès sept heures du matin au lieu de neuf heures; pas sûrs, devraient être inspectés (rép. à observ. Taylor), 2470.
Cheverie: brise-lames (sub.), 2596.
Church-Point: quai (sub.), 2596.
Clarke-City: quai (sub.), 2669, 2684, 3055 et suiv.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Collège militaire royal de Kingston: prix des cottages (int. Edwards), 2450; (sub.), explic., 2683.
Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations (sub,). 2603.
Cow-Bay-Run et Osborne: brise-lames (sub.), 2613.
Cribbin's-Point: quai, réfections (sub.), 2613.
Digby: port, améliorations (sub.), 2613.
Disraéli: quai (int. Lennox), 2981.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2688.
Douglastown: jetée (sub.), 2691 et suiv.
Dragues: drague de l'Etat sur travaux adjugés en Nouvelle-Ecosse (int. Foster), 2461.
Drague "Northumberland": inscription de ses employés sur la liste électorale (int. Rhodes), 2539; employés, nombre, noms, domiciles (int. Rhodes), 2980.
Ecluses de Saint-André: port (int. Bradbury), 2281.
Edifices du Parlement: nouvelle aile, construction, dépenses (int. oster), 2271.
Edifices publics (sub.): loyers, etc., 2191 2592; améliorations aux édifices publics de la Colombie-Anglaise, 2191.
Employés publics: traitement (débat sur observ. Foster), 2582 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent: largeur et profondeur, dragage (int. Ecrement), 2273.
Fort-William: travaux au port (sub.), 2208.
Garthby: quai au lac Aylmer (sub.), 2693.
Gaspé: quai en eau profonde (sub.), 2694.
Graham's-Pond, travaux (sub.), 2650.
Grand Bras d'Or: quai, pilotis et réparations (sub.), 2595.
Grand-Bend: quai (int. Armstrong), 2734.
Grande rivière Sainte-Anne: travaux à son embouchure (sub.), 3074.
Iles de la Madeleine: brise-lames et piliers (sub.), 2701.
Kingston: hôpital vétérinaire: construction (int. Edwards), 2271; travaux publics, coût (débat sur observ. Edwards), 2640 et suiv.
Lac Manitoba: abaissement du niveau de l'eau (int. Campbell), 2741.
Lac Saint-François (Beauce): quai (sub.), 2698.
Lac Saint-Jean: piliers, etc. (sub.), 2700.
Lac Simcoe et lac Couchiching, abaissement de niveau (int. Sharpe), 2935.
Laprairie: brise-glace (sub.), 3067.
Little-Narrows: quai (sub.), 2617.
Middle-River: digues (sub.), 2617.
Milice: travaux publics y relatifs, dépenses (int. Foster), 2514.
Minasville: quai (sub.), 2620.
Mistook: quai (sub.), 2701.
Naufrage-Pond: travaux à l'entrée du chenal (sub.), 2651, 2655.
Oromocto: quai, coût (int. Crocket), 2450.
Oshawa: port, recettes (int. Hughes), 2507.
Paiements à Ernest Boivin et A. Debiens (int. Monk), 2919.
Pointe-au-Père: quai (sub.), 2693.
Port-Arthur: travaux du port (sub.), 2208.
Port-Hastings: quai (sub.), 2620.
Ports et rivières (sub.): Nouvelle-Ecosse, 2235; ports, rivières et ponts en général (sub.), 2614, 2650, 2697.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Québec: travaux du port, embouchure de la rivière Saint-Charles (sub.), 2212.
Quais: dans comtés de Queen et de Sunbury, construction (int. Crocket), 2452, 2508.
Rapides Saint-André (rivière Rouge), améliorations (sub.), 2214.
Rimouski: quai (sub.), 2701.
Rivière Bonaventure : pilier protecteur (sub.), 2703.
Rivière Fraser: débordement (int. Taylor), 2734.
Rivière Richelieu: travaux (sub.), 2704; (int. Monk), 2982.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2966, 3046.
Rivière Saint-Maurice: chenal entre Grandes-Piles et La Tuque (sub.), 3067.
Rivière Vernon: pont (sub.), 2653.
Saint-Alphonse de Bagotville: prolongement du quai (sub.), 3068; enlèvement de roches (sub.), 3069.
Saint-François-du-Lac: quai (sub.), 3065.
Saint-Fulgence: quai (sub.), 3074.
Saint-Jean (N.-B.) : port, améliorations (sub.), 2226 et suiv.; port, dragage (int. Foster), 2280.
Saint-Jean (P.Q.), travaux d'amélioration: question Monk, 2982.
Saint-Jean des Chaillons: quai, dragage (sub.), 3075.
Saint-Michel-d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3068.
Saint-Nicolas: quai, réparations (sub.), 3077.
Sorel: quai en eau profonde (sub.), 3078.
South Lake Vale: chenal (sub.), 2320.
Sturgeon: quai (sub.), 2652.
Sud-Africain: fonds patriotique, qu'en fait-on? (int. Wallace), 2279.
Tanger: port, quai (sub.), 2624.
Tiffin: port, quai (sub.), 2624.
Tignish: jetées du chenal du port (sub.), 2653.
Vancouver: édifice public (sub.) 2198.
Victoria: pavillon des immigrants (sub.), 2198; port, améliorations (sub.), 2234 et suiv.
Wallacebridge: quai (sub.), 2624.
Westville: bureau de poste, construction (int. Crosby), 2915.
Weymouth: pont, améliorations (rép. à observ. Jameson), 2493.
Whitby: port, projet d'acquisition (int. Hughes), 2505.
Williams-Head: travaux divers aux bâtiments de la quarantaine, 2206.
Yarmouth: port, améliorations (sub.), 2625.
Burlington: reconstruction de la jetée du canal (sub.), 3140.
Cobourg: prolongement du brise-lames, dragage (sub.), 3141.
Goderich: réparations aux jetées (sub.), 3142.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations en gén. (sub.), 3142; au Manitoba (sub.), 3159.
Little-Current: amélioration du chenal nord dans la baie Georgienne (sub.), 3147.
McGregor's-Creek: réfection des ouvrages riverains de protection (sub.), 3149.
Rivière Montréal: amélioration en amont de Latchford (sub.), 3149.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Port-Stanley: arrête du côté est de l'entrée du port (sub.), 3152.
Ile Saint-Joseph: réparations aux quais; débarcadère de Richard (sub.), 3153.
Fleuve Saint-Laurent: amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville (sub.), 3153.
Rondeau-Harbour: amélirations au port (sub.), 3154.
Sault-Sainte-Marie: quai, dragage des abords (sub.), 3154.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3154.
Lac Dauphin: abaissement du niveau (sub.), 3163.
Rivière Assiniboïne: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3175.
Canal de l'île Wolfe: rép. à quest. Edwards, 3218.
Rivière Otonabee: dragage (rép. à quest. Bradbury), 3219.
Cale de radoub: rép. à quest. J. D. Taylor, 3223.
Travaux publics: entreprses de dragage, rép. à quest. Macdonald, 3224.
Ottawa, édifice parlementaire : travaux neufs et réparations (sub.), 3387.
Ottawa: monnaie royale, affinerie, maison du garde, etc. (sub.), 3388.
Edifices publics fédéraux au Nouveau-Brunswick (sub), 3389.
St-Jean (N.-B.): pavillon des immigrants (sub.), 3394.
Grosse Ile: quarantaine (sub.), 3394.
Entrepôt de vérification (sub.), 3395.
Québec: appartement du gouverneur général à la citadelle (sub.), 3395.
Dawson : hôtel du commissaire du Yukon (sub.), 3409.
Ottawa: édifices publics, réparations (sub.), 3410; terraces (sub.), 3410; chauffage et salaires des chauffeurs (sub.), 3411; gaz et éclairage (sub.), 3411; garçons d'ascenseurs (sub.), 3413 ; service téléphonique (sub.), 3414; entretien de Rideau-Hall (sub.), 3418.
Arisaig (port d'): réfection du quai et du brise-lame (sub.), 3419.
Bailey's-Brook: améliorations au port (sub.), 3419.
Glace-Bay: améliorations au port (sub.), 3419.
Grand-Etang: travaux au chenal (sub.), 3419.
Little-River: quai (sub.), 3420.
Anse-aux-Portugais: brise-lames (sub.), 3420.
Anse-aux-Ecossais: brise-lames (sub.), 3420.
South Lake: ouverture du chenal (sub.), 3420
Little-Current: amélioration du chenal nord (sub.), 3491.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations (sub.), 3492.
Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre la baie Ouest et Monetteville (sub.), 3497.
Meaford: amélioration du port (sub.), 3502.
Owen-Sound: dragage et pilotis de protection (sub.), 3505.
Sault-Sainte-Marie: dragage des abords du quai (sub.), 3506.
Silver-Creek: quai (sub.), 3506.
South-Hampton : prolongement du dock (sub.), 3507.
Toronto: améliorations du port (sub.), 3507.
Rivière Sydenham: travaux de nettoyage (sub.), 3515.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Rivière Espagnole: travaux l'amélioration (sub.), 3515.
Rivière Assiniboine: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3524.
Dragueur: réparations aux (sub.), 3530.
Dragage: dans les Provinces maritimes (sub.), 3531; dans les provinces de Québec et d'Ontario (sub.), 3540.
Okanagan: réseau télégraphique (sub.), 3541.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.
Julien, Wm: indemnité (sub.), 3541.
Montréal (port de): améliorations en aval du courant Sainte-Marie et payements à M. Poupore (sub.), 3554.
Upper-Prospect: brise-lames (sub.), 3421.
Sandy-Cove: briselames (sub.), 3421.
Dorchester: quai, (sub.), 3422.
Richibouctou: règlement avec John Jardine (sub.), 3423.
Saint-Jean (fleuve) et affluents: quais (sub.), 3424.
Ports, rivières et ponts dans Québec: amélioration (sub.), 3429.
Nicolet: travaux du port (sub.), 3432.
Yamaska (rivière): jetée de débarquement à Saint-Maréchal (sub.), 3433; dragage (sub.), 3480.
Saint-Michel d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3447.
Batiscan: creusage de l'embouchure de la rivière (sub.), 3460
Bonaventure (rivière): quai de dérivation (sub.), 3464.
Rivière-du-Loup: travaux à l'embouchure de la rivière (sub.), 3471.
Saguenay (rivière): quai (sub), 3472.
Saint-François (rivière): débarcadère à Saint-François du lac (sub.), 3473.
Sainte-Anne-des-Monts: amélioration du port (sub.), 3475.
Sorel: quai en eau profonde (sub.), 3477.
Blind (rivière): dragage (sub.), 3481.
Collingwood: payements à l'entrepreneur Jos. Battle (sub.), 3482; améliorations au port (sub.), 3483.
Compagnie industrielle et de force motrice des rapides des Cèdres: observ. sur renvoi du bill (n° 94) la concernant, 3672; observ. en comité gén., 3810.
Travaux publics dans Huron-est: rép. à quest T. Chisholm, 3677; dans Wellington-sud: rép. à quest. T. Chisholm, 3865.
Sherbrooke: salle d'exercice: rép. à la quest. Edwards, 3679.
Sainte-Anne de Bellevue: dragage aux écluses: rép. à la quest. Boyer, 3684.
Travaux publics: dépôt des instructions aux acheteurs du départ., 3860; traitement du personnel, 3875; dépenses casuelles, 3882; loyers, mobilier, etc. (sub.), 3883.
Népigon (rivière): dragage, rép. à quest. Boyce, 3863.
Chemin de fer London and Northwestern bill (n° 102): disc. en comité gén., 4062.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4118.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gen. sur le bill (n° 78) y relatif, 4184 et suiv.
Cobourg: marchés relatifs aux travaux du port (quest. Thornton), 4211.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Welland: travaux publics (quest. T. Chisholm), 4213.
Collège militaire royal de Kingston: installations additionnelles (sub.), 4273.
Cap-Richibouctou: jetée brise-lames (sub.), 4273.
Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick: observ., 4468.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4488 et suiv., 4532.
Rivière Otonabee: dragage, rép. à quest. Bradbury, 4454.
Chicoutimi, quai: rép. à quest. Girard, 4454.
Rivière Saguenay, barrage flottant: rép. à quest. Girard, 4454.
Travaux publics dans Middlesex-ouest: rép. à quest. Th. Chisholm, 4460.
Charlottetown: trottoir du bureau de poste, rép. à quest. G. Taylor, 4460.
Rivière Nipigon, dragage: rép. à quest. Boyce, 4455.
Windsor, édifice public: rép. à quest. Black, 4523.
Lacas, Emile: rép. à quest. G. Taylor, 4883.
Travaux publics à Peterborough: rép à quest. T. Chisholm, 4884.
Wingham, édifices publics: rép. à quest. T. Chisholm, 4884.
Inverness, amélioration du port: rép. à quest. G. Taylor, 4885.
Ottawa, édifices projettés rue Sussex: rép. à quest. Wright, 4886.
Eatonville, quai: rép. à quest. Rhodes, 4886.
Cie de pulpe de Chicoutimi: rép. à quest. Girard, 5147.
Port-Hood, brise-lames: rép. à quest. G. Taylor, 5148.
Spry-Bay, quai: rép. à quest. Crosby, 5151.
Saint-Jean (N.-B.), surintendant du dragage: rép. à quest. Daniel, 5917.
Nipigon (rivière), dragage: quest. Boyce, 5921.
Glace-Bay, bureau de la poste: quest. Maddin, 5921.
Ile Flint, signal de brume: quest. Maddin, 5922.
Chemin de central: observ., 5937 et suiv.
Dragage à Port-Arthur et dans la riv. de la Mission: quest. Boyce, 6065.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur bill (n° 34) la concernant, 6272.
Explication sur un fait personnel, 6363.
Westville: bureau de la poste, quest. Sexsmith, 6391.
Galerie nationale des arts: quest. Boyce, 6392.
Uxbridge, bureau de poste: quest. S. Sharpe, 6396.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6404.
Ile Panmure, accès au quai: quest. Fraser, 6721.
Inverness, travaux du port: quest. Maddin, 6721.
Markham, édifice public: quest. Wallace, 6723.
Ile Manitoulin, communications téléphoniques: quest. Smyth, 6725.
Honora, quai: quest. Smyth, 6726.
Dragage en général (sub.), 6858.

PUGSLEY, Hon. W.—*Suite.*
Port-Hood, travaux à la passe Nord (sub.), 6868.
Ports et voies fluviales en Nlle-Ecosse, travaux généraux (sub.), 6868; d'Ontario, travaux généraux (sub.), 6868; en Colombie-Angl., travaux généraux (sub.), 6868.
Dragage dans l'Est: indemnité Beattie, 6878.
Maritime Dredging Co.: quest. Daniel, 7120.
Glissoires et estacades (sub.), 6866.
Mission (riv.), quai: rép. à quest. Borden, 7260.
Little-Current, dragage: quest. Smyth, 7419.

RANKIN, James P., *Perth-nord.*
Grey, Franklin Montgomery: dépôt d'un bill (n° 132) relatif à des lettres patentes, 4453.

REID, John D., *Grenville.*
Chemins de fer: bill (n° 2) pour modifier loi concernant billets des voyageurs, 1re l., 95; 2e l., 579.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions pour exécution de travaux publics (mot.), 178; (débat), 197 et suiv.; 268 et suiv.; 599 et suiv.
Preston, W. T. R.: agissements (int.), 194.
Service civil: commission, appointements, (sub.), 413 et suiv.; augmentations, débat sur projet de résolution Fisher, 429 et suiv. (sub.), 743 et suiv.
Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 482.
Secrétariat d'Etat: appointements et dép. casuelles (sub.), 485.
Chemins de fer et canaux, ministère: appointements (sub.), 488 et suiv.
Douanes: divers (sub.), 641 et suiv.
Archives: (sub.), 725 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 829 et suiv.
Edifices publics: nouveaux édifices à Ottawa (sub.), 1322.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1607.
Réparations au canal Soulanges (sub.), 1658.
Chambly (canal): améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1660.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1661.
Edifices publics à Ottawa: service téléphonique (sub.), 1699.
Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1707.
Edifices publics au Yukon: travaux, loyers, salaires, etc. (sub.), 1713.
Port-Colborne: trav. d'améliorations (sub.), 2009 et suiv.
Lachine (canal): mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2016.
Chambre des communes: ascenseurs, devraient fonctionner dès sept heures du matin au lieu de neuf heures, et être inspectés (rép. à observ. Taylor), 2470.
Clarke-City (Sept-Iles): quai (sub.), 2671, 2686 et suiv.
Milice: matériel de guerre (sub.), 2448.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2975 et suiv.
Yarmouth: port, améliorations (sub.), 2626.
Engrais de fermes: bill (n° 110), 1re l., 3078.

REID, J. D.—*Suite.*
Québec: appartement du Gouverneur général à la citadelle (sub.), 3397.
Yamaska (rivière): jetée à St-Michel (sub.), 3434.
Ports, rivières et ponts: améliorations (sub.), 3494.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3870 et suiv.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4191.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4772 et suiv.
Cie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4780.
Code criminel: observ. sur le dépôt d'un bill (n° 148) le modifiant, 4879.
Nourriture pour animaux domestiques: observ. sur la 3e l. du bill (n° 121) y relatif, 5483.
Cie d'assurance Canada Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5720
Chemins de fer: observ. en comité gén. sur le bill (n° 106) y relatif, 6509.
Commissaires et agents commerciaux (sub.) 6985.
Bateau brise-glace pour détroit Northumberland (sub.), 7003.
Pilotage, commission de Victoria (C.-A.): observ., 7207.

RHODES, Edgar N., *Cumberland.*
Falconer, R. S.: emploi (int.), 350.
Intercolonial: doublement de la voie, près d'Amherst (int.), 557.
Travail: ministère, impressions et papeterie, y compris "Gazette du Travail" (sub.), 687 et suiv.; enquêtes au sujet de différends industriels (sub.), 694.
Travaux publics dans le comté de Guysborough (int.), 864.
Pénitenciers, en général (sub.), 932.
Baddeck: quai (sub.), 2593.
Boat-Harbour: travaux dans le port, co*t, (int.), 2450, 2982.
Drague "Northumberland": inscription de ses employés sur liste életcoral (int.), 2538; nombre de ses employés, noms et domiciles (int.), 2980.
Intercolonial: réclamations d'indemnités: contre ce chemin de fer, règlement (int.), 2279.
McKenzie, Calvin: emploi (int.), 2293.
Ports et rivières (sub.), Nouvelle-Ecosse, 2236; ports, rivières et ponts, en général (sub.), 2617 et suiv.
Wallacebridge: quai (sub.), 2624.
Wallacebridge, quai: quest., 2022.
"Minto" et Stanley": quest., 2086.
Intercolonial: indemnité pour dégats (mot. pour dépôt de doc.), 3230.
Fort-Cumberland: quest. 3682.
Eatonville, quai: quest. 4886.
Nappan, station d'expériences: quest., 5924.
Pêcheries de Pictou, gardiens et surveillants: quest., 5917.
Dépêches, service à Malagash: quest., 5925.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7131.

RIVET, Louis A. Adhémar, *Hochelaga.*

Autonomie municipale de Montréal: quest. de privilège, 1743.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: dépôt d'un bill (n° 44), 1971; disc. en comité gén., 1971.
Marine et Pêcheries: disc. d'une interpellation sur la gestion du département, 4007.
Royal Guardians: observ., 7418.

ROBB, James Alexander, *Huntingdon.*

Fièvre aphteuse: (int.), 352.
Baie de la Faim: barrage (int.), 368.
Milice: appointements (sub.), 2436.
Assurances: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7145.

ROCHE, William J., *Marquette.*

Juges: nouveau juge de cour de comté au Manitoba (int.), 360.
Pont sur rivière Schell, construction (int.), 558.
Manitoba: délimitation des frontières (int.), 558.
Montagne du Dauphin: réserve forestière, compensation aux squatters (int.), 559.
Indiens (sub.): écoles, 1032 et suiv., 1070; grains de semence, 1058 et suiv.; bestiaux, 1059 et suiv.; provisions pour Indiens nécessiteux, 1065 et suiv.; dépenses générales, 1071.
Rapides Saint-André, améliorations (sub.), 2226.
Manitoba: frontières, extension, pétition à ce sujet (observ.), débat, 2361.
Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1637.
Pénitencier de Prince-Albert (sub.), 1643.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1813.
Bureaux de poste de Manitoba: mot. pour dépôt de doc., 2030.
Ports, rivières et ponts: améliorations et réparations, au Manitoba (sub.), 3159 et suiv.
Frontières du Manitoba, agrandissement: quest., 3680.
Association médicale canadienne: dépôt d'un bill (n° 134) la concernant, 4453; observ. en comité gén., 5094 et suiv.

ROSS, Jean Auguste, *Rimouski.*

Chemin de fer international de Rimouski; bill (n° 50), 1re l., 778.

ROY, Ernest, *Dorchester.*

Chemin de fer Canadian Liverpool and Western (compagnie du) institution civile; bill (n° 44), en comité, 2174.
Intercolonial, travaux au Cap-Saint-Ignace: quest., 3677.
Traitement des juges: observ., 6796.
Défense navale: observ., 3752.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 232.

ROY, Cyrias, *Montmagny.*

Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4108.
Laberge, Alphonse, concession: mot. pour dépôt de doc., 4214.

ROY, C.—*Suite.*

Cap-Saint-Ignace, réservoir de l'Intercolonial: mot. pour dépôt de doc., 4214; gare de l'Intercolonial: mot. pour dépôt de doc., 4214.
Immigration et rapatriement: (débat sur mot. Paquet), 905.

RUSSELL, Joseph, *Toronto-est.*

Immigrants nécessiteux, à Toronto, article de l'"Evening Telegram" (int.), 2467.
Postes: agents des services ext., observ., 4472.
Postes: observ. en comité gén. sur le bill (n° 136) y relatif, 6633.

RUTAN, William Wintfield, *Prince-Albert.*

Chemin de fer du Pacifique-Canadien: disc. en comité général du bill n° 79, 3213, 3329.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4169; disc. des modifications du Sénat, 6384.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3015.

SCHAFFNER, Frederick Laurence, *Souris*

Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 397.
Service civil: commission, appointements, (sub.), 411 et suiv.; augmentations (débat sur projet de résol. Fisher), 432 et suiv.; (sub.), 746 et suiv.
Souris, renvoi du receveur de la poste: observ., 7183.
Pétrole: explosions, pertes de vies (int.), 1114.
Edifices publics, à Ottawa: palais législatif, améliorations (sub.), 1345.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1348 et suiv.
Squatters de la montagne à la Tortue: quest. 1496.
Souris (Man.): directeur de la poste, quest., 2022.
Elévateur à grain, exploitation par l'Etat: dépôt et disc. d'un projet de résol., 4215.
Pétrole, quantité extraite et accidents causés dans l'exploitation: mot. pour dépôt de doc., 1500.
King, Mackenzie: quest., 6724.
Commission des chemins de fer, cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (débat sur mot. Staples) 2781 et suiv.
Immigration: traitement infligé aux Canadiens par les agents (débat sur observ. Lalor), 2369.
Postes: poste rurale gratuite (débat sur observ. Armstrong), 2965; destitution arbitraire de certains receveurs de la poste (observ.), 2965.
Travail, création d'un départ.: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7068.

SCHELL, Malcolm S., *Oxford-sud.*

Chemin de fer Tilsonburg-lac-Erié-Pacifique: bill (n° 41), 1re l., 660; 2e l., 1042.
Commission des chemins de fer: un cultivateur comme commissaire (débat sur mot. Staples), 2814.
Fruits: observ. relative à la loi sur la marque des fruits, 3589.
Lainages, industrie: observ., 4443.

SEALEY, William Oscar, *Wentworth.*
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents, (débat sur int. Edwards), 292 et suiv.
Annuaire Statistique: (sub.), 743.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1793.
Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3598.
Tarif des douanes: retrait d'un projet de résolution relatif aux droits sur certains produits agricoles, 4262.
Lainages (industrie des): observ., 4401.

SEGUIN, Paul Arthur, *L'Assomption.*
Médicaments brevetés: application de la loi (quest.), 3676.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4149.

SEXSMITH, John A., *Peterborough.*
Lac Stoney: exhaussement du niveau de l'eau, dommages (int.), 870; quais, coût (int.), 1123.
Birdsal's-Landing: quai, coût (int.), 871.
Lakefield: quai, coût (int.), 1123.
Aliments: falsification, bill (n° 100), pour modifier loi y relative, 1re l., 2341.
Watson, J. R.: emploi (int.), 2280.
Trent (canal de la): construction (sub.), 3366.
"Annuaire statistique" (sub.), 3372.
Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3524.
Engrais agricoles: observ. en com. gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4687 et suiv.; observ. en comité gén., 5477 et suiv.
Trent, dommages aux terrains sur le cours du canal: quest., 4889.
Stallarton: gare du chemin de fer: quest., 5915.
Bétail, développement de cette industrie (sub.), 6171.
Westville, bureau de la poste: quest., 6391.
Chemins de fer: observ. sur le bill (n° 106) y relatif, 6538.

SHARPE, Samuel, *Ontario-nord.*
Uxbridge: bureau de poste, achat d'un emplacement (int.), 189.
Guerre sud-africaine: concessions de terres aux vétérans (int.), 569.
Lacs Simcoe et Couchiching: abaissement du niveau (int.), 571; (mot. pour doc.), 722.
Réserve indienne de Rama: fonds tenus en fidéicommis par le gouvernement pour le compte des Indiens de cette réserve, total (int.), 572.
Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 651 et suiv.
Rama: township, chemins et ponts (int.), 713.
Caisses d'épargne du gouvt.: montant des dépôts et prêts faits à ces caisses, et portant intérêt à 3 p. 100 (int.), 716, 1126.
Service civil: commission, appointements (sub.), 744 et suiv.
Employés: nommés en 1908, et transférés (mot. pour doc.), 872.
Campbell, Bush: emploi (int.), 1125.
Indiens (sub.): frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1225 et suiv.

SHARPE, S.—*Suite.*
Garde-bestiaux sur les chemins de fer (quest.), 1488; (quest.), 1825.
Edifices publics de Welland, Whitby et Simcoe, 1609.
Hôpital vétérinaire de Kingston (sub.), 1621 et suiv.
Canal de la Trent (sub.), 1667.
Caisse d'épargnes de l'Etat (quest.), 1824.
Emprunts d'Etat, frais relatifs à leur négociation: quest., 1824, 2028.
Uxbridge: bureau de poste (quest.), 1832.
Trent (canal de la) (sub.), 1992 et suiv.
Caisses d'épargnes de l'Etat: mot. pour le dépôt d'un état, 2032.
Cie d'assurance Canada-Life: bill (n° 56), en comité, 2719, 3193, 3216, 4394.
Elections dans Ontario-nord et Ontario-sud: dépenses (int.), 2735.
Commission des chemins de fer: observ. au sujet d'une dépêche, 3176.
Marine: achats de fournitures (quest.), 3218.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3299.
Edifices publics: frais de construction et d'entretien (mot. pour dépôt de doc.), 3230.
Trent (canal de la): construction (sub.), 3360 et suiv.
Plank, N. W. (quest.), 3438.
Buell, M. (quest.), 3438.
Sault-Sainte-Marie: dragage des abords du quai (sub.), 3506.
Marine et Pêcheries: adjudicataires de fournitures (quest.), 3673; disc. d'une int. sur la gestion du départ., 3989.
Wallberg: réclamations (quest.), 4211.
Emprunts: frais, 4353.
Banques: dépôt d'un bill (n° 155), 5052.
Caisses d'épargne postales et nationales: quest., 5153.
Tarif minimum du traité franco-canadien: quest. 5422.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5721; observ. en comité gén., 6358.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 6268.
Uxbridge, bureau de poste: quest., 6393.
Transcontinental, soumissions pour traverses, quest., 6396.

SHARPE, William Henry, *Lisgar.*
Frais de certains appels à la commission des chemins de fer (sub.), 2171.
Emprunts: commissions et autres frais payés (mot. pour doc.), 2283.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2359.
Paiements à des particuliers par divers ministères (int.), 2453; (mot. pour doc.), 2745.
Pêcheries de la rivière Pembina (mot. pour doc.), 577.
Gretna (Man.): quarantaine, coût des bâtiments (int.), 869.
Edifice des postes de Winnipeg (sub.), 1638.
Blé de semence pour la Saskatchewan et l'Alberta (quest.), 1499; (mot pour dépôt de doc.), 1836.

SHARPE, W. H.—*Suite.*
Avoine de semences pour la Saskatchewan et l'Alberta (quest.), 1499; (mot. pour dépôt de doc.), 1836.
Ciment: fournitures (quest.), 4207.
Budget: disc. gén., 5045.
Stations d'expériences (sub.), 6257.
Banques chartées: balances en leur possession (int.), 2740.
Lac Simcoe et lac Couchiching, abaissement du niveau (int.), 2935.
Canal de la rivière Holland, construction (int.), 2275.
Causes portées devant la commission des chemins de fer, dépenses (sub.), 2198.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, en comité, 2679.

SIFTON, hon. Clifford, *Brandon.*
Grand-Tronc-Pacifique: nationalité des employés (quest.), 3216.
Dépôts de garantie des corporations: total (int.), 258.
Chemin de fer transcontinental national: nombre total d'employés (int.), 261.
Voies fluviales: adopt. du 3e rapp., 7259.

SINCLAIR, John H., *Guysborough.*
Douanes: remises de droits sur combien de tonnes de marchandises depuis 1898 jusqu'à 1908 (int.), 174.
Homards: conserves (int.), 346.
Pêcheries: développement de nos pêcheries, comité à cette fin (mot.), débat, 510 et suiv.
Intercolonial: proportion du trafic à destination de l'Est (int.), 557.
Agriculture: ministère, documents imprimés et distribués au public par son ordre (mot. pour doc.), 1257.
Importations: (quest.), 1829.
Courrier hebdomadaire en Nouvelle-Ecosse: (quest.), 1832.
Intercolonial: location des embranchements, (débat sur projet de résolution Emmerson), 2315 et suiv.
Immigration: observ. en comité général sur le bill (n° 17) y relatif, 6484.

SMITH, Ralph, *Nanaïmo.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 98.
Chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon: bill (n° 58), 1re l., 914.
Chemins de fer de Victoria au détroit de Barkley: bill (n° 59), 1re l., 914; 2e l., 1113.
Chemin de fer Burrard, Westminster and Boundary: bill (n° 61), 1re l., 1178.
Chemins de fer (loi des): dépôt d'un projet de loi la modifiant, 1392.
Postes: service ext., traitements et allocations (sub.), 1810.
Orientaux en Col.-Anglaise: quest., 2027.
Budget: discussion générale, 4976.
Chemin de fer Vancouver-Westminster-Yukon, compagnie du: bill (n° 58), comité et 3e l., 2269.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3022.
New-Westminster : pénitencier, évasions (int.), 2930.
Pêche: navire garde pêche sur côte du Pacifique, construction (int.), 2277.
Pêcheries: combien de croiseurs pour les protéger? (int.), 2930.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet, (débat sur observ. Monk), 2465.

SMYTH, William Ross, *Algoma-est.*
Indiens, (sub.): écoles, 1038 et suiv.; arpentages sur terres indiennes, 1043 et suiv.
Postes (service extér.): traitements et allocations (sub.), 1805.
Chemin de fer Thessalon-Northern, compagnie du: bill (n° 104), 1re l., 2449; 2e l., 2726; disc. des articles, 6368.
Ile Manitoulin, communications téléphonique: quest., 6724.
Permis de pêche: quest., 6725.
Honora, quai: quest., 6725.
Ile de la baie Rutherford: quest., 6725.
Little-Current: quest., 7419.
Little-Current: améliorations du chenal nord dans la baie Georgienne (sub.), 3147.
Espagnole (rivière): travaux d'améliorations (sub.), 3515.
Réserve Saint-Pierre, abandon: mot. pour dépôt de doc., 4215.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4667.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4773.

SPROULE, Thomas Simpson, *Grey-est.*
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid), 213 et suiv.
Service civil: augmentation d'appointements, d'après la nouvelle loi (débat sur projet de résolution Fisher), 324, 339, 1006; commission du service civil: appointements (sub.), 412 et suiv.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 390.
Chemin de fer canadien du Pacifique: nouvelles actions (débat sur observ. Maclean), 450 et suiv.; 828 et suiv.
Revenu de l'intérieur: appointements (sub.), 451 et suiv.
Douanes: divers (sub.), 642 et suiv.
Agriculture: ministère, appointements (sub.), 677 et suiv.
Postes: bill (n° 19) pour modifier loi des postes, comité, 779 et suiv.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18), 2e l. et comité, 791, 797 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 829 et suiv.
Indiens (sub.): écoles, 1037 et suiv.; arpentages sur terres indiennes, 1045; appointements et secours, 1202; écoles, 1205; arpentage des réserves, 1214 et suiv.
Compagnie dite Brazilian Electro Steel and Smelting Company: bill (n° 10), comité et 3e l., 1079.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Michigan: bill (n° 34), 2e l., 1086 et suiv.; explication sur fait personnel, 1177.
Hygiène publique: création d'un conseil (débat sur projet de résolution Black), 1170.
Commissions illicites ou secrètes: bill (n° 31), comité, 1185 et suiv.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux (sub.), 1348.
Bridgewater: édifice public (sub.), 1355.
Abolition du Sénat: disc. d'un proj. de résolution, 1527.
Débats: disc. d'un rapp. du comité y relatif, 1560.
Réparations au canal Soulanges (sub.), 1659.

SPROULE, T. S.—*Suite.*
Edifices publics à Ottawa: chauffage et éclairage de Rideau-Hall (sub.), 1705; au Yukon, travaux, loyers, salaires, etc. (sub.), 1713.
Monk: agrandissement du quai (sub.), 1720.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1769.
Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2481 et suiv.
Canal Welland (sub.): pour renouveler ponts de fossés d'irrigation, 2145 et suiv.
Comités: travaux, étude des rapports des ministères, mode de procédure à suivre (observ. sur mot. Borden), 2138 et suiv.
Compagnie dite: Great West Permanent Loan: bill (n° 40) y relatif, comité, 2714.
Compagnie dite: Western Canadian Life Assurance Company: bill (n° 37) y relatif, comité, 2709 et suiv.
Guerre sud-africaine: concessions de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2350 et suiv.
Immigrants: recrutés en Allemagne, catholiques seulement (int.), 2826.
Marchandises: transport entre Canada et Angleterre (int.), 2925.
Produits: transport en compartiments frigorifiques (int.), 2983.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. sur le bill (n° 44) y relatif, 1786.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1945.
Affaires extérieures (départ. des): disc. en comité gén. d'un proj. de résol., 2102 et suiv.
Immigration: disc. gén. du bill (n° 17) y relatif, 2122.
Terres fédérales: explications sur un fait personnel relatif au bill (n° 69), 3176.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité général du bill (n° 56), 3210; observ. sur mot. de renvoi au comité des ordres permanents, 5713 et suiv.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3327.
Réfrigération: expédition d'objets en Angleterre en compartiments frigorifiques (mot. pour dép. de doc.), 3232.
Collingwood: amélioration au port (sub.); 3487 et suiv.
Fruits: observ. relatives à la loi sur la marque des fruits, 3596 et suiv.
Cie du pont de Fort-Erie à Buffalo: bill (n° 69): disc. en comité gén., 3600.
Wagons-poste (quest., 3862.
Gendarmerie du Nord-Ouest (sub.), 3870 et suiv.
Travaux publics: traitements (sub.), 3875.
Marine et Pêcheries (départ.): appointem. (sub.), 3901: disc. d'une int. sur la gestion du département, 3942.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4173.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4184 et suiv.
Grand-Tronc-Pac.: prêt de l'Etat, observ. en comité gén., 4326, 5530.
M. Mackenzie King mission en Chine, 4349.
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4491, 4531.
Lainages, industrie: observ., 4416.

SPROULE, T. S.—*Suite.*
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4531.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4653, 6198.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4685 et suiv.
Cie de force motrice Ontario-Michigan: observ. en comité gén. sur le bill (n° 34) la concernant, 4774 et suiv., 5574, 5683 et suiv.
Chemin de fer Nord-Canadien de Québec: observ. sur le bill (n° 38), retour du Sénat, 4838.
Association médicale canadienne: observ. en comité gén. sur le bill (n° 134) la concernant, 5094.
Nourriture des animaux: observ. en comité gén. sur le bill (n° 127) y relatif, 5471; observ. sur la 3e l., 5480.
Service civil: observ. en comité gén. sur le bill (n° 137) le concernant, 6638; observ. en comité gén. sur le bill (n° 187) relatif à l'augmentation gén. de $150, 6662.
Ressources naturelles: disc. d'un proj. de résolution y relatif, 6687.
Intendance militaire: quest.: 7117.
Assurance: disc. des articles du bill (n° 97) y relatif, 7134.
Chenal du Saint-Laurent (sub.), 7217.
Bowden, Annie: dépôt et disc. du bill (n° 194) relatif à son divorce, 7257.
Construction de phares et matériel (sub.), 7243.
Vapeur pour le service des feux sur les Grands lacs (sub.), 7252.
Florence Mining Co.: observ., 7263 et suiv.
Refrigération des fruits (sub.), 7325.
Refrigération: observ. sur la 3e l. du bill (n° 147) y relatif, 7074.
Assurance: disc. d'un projet de résol., 7021.
Travail, création d'un département: disc. des articles du bill (n° 165) y relatif, 7060; observ. sur la 3e l., 7176.

STANFIELD, John, *Colchester.*
Tatamagouche (quai de la baie de), dépenses, profondeur de l'eau (int.), 193.
Truro: salle d'armes, gardien (int.), 194.
Intercolonial: combien d'hommes ne faisant pas partie du personnel régulier ont été employés à Truro dans les quatre derniers mois de 1908? (int.), 255, 346; nouvelle gare à Truro (int.), 870.
Postes: courrier, transport de Londonderry à Great-Village (int.), 870.
Dickie, Alfred: réclamation pour dommages (int.), 1135.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau (projet de résol. Graham), débat, 2527.
Church-Point: quai (sub.), 2600 et suiv.
Intercolonial: employés groupés par classes (int.), 2278; papeterie et impressions (int.), 2508; agrandissements, etc., à Truro, 2914.
Québec, arsenal fédéral: quest., 3225.
Cabotage, commerce: quest., 3227; quest., 5918.
Demandes des commis du service des marchandises sur l'Intercolonial: quest., 1649.
Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse (sub.), 1715.
Voitures automobiles, employées par le dépt. des Chemins de fer: quest., 1820.
Intercolonial, durée de la journée de travail sur ce réseau: quest., 1823.

STAPLES, William D., *Macdonald.*
Alcool méthylique : fourni aux fabricants (sub.), 475.
Commission des chemins de fer: vacance par le décès de M. Greenway, quand sera-t-elle remplie? (int.), 557.
Bétail sur les fermes de l'Etat (int.), 574.
Observatoire astronomique d'Ottawa : nouveaux édifices (sub.), 651 et suiv.
Dauphin, édifice public (sub.), 1630.
Commission des chemins de fer: frais d'appels (sub.), 2171.
Cie du chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: projet de loi (n° 62), disc. en comité général, 2172.
Commission des chemins de fer: nomination d'un cultivateur pratique de l'Ouest, comme commissaire (mot.), débat, 2775 et suiv.
Terres fédérales: échange de terrains dans la ville de Brandon (int.), 2453.
Rivière Assiniboine: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3524.
Chemin de fer Pacifique-Canadien: disc. en comité gén. sur le bill (n° 79), 3340.
Bestiaux aux stations d'expériences: mot. pour dépôt de doc., 1500.
Patentes sur des terrains: quest., 5156.
Bétail, développement de cette industrie, 6128 et suiv.
Terres fédérales, gestion (sub.), 6592.

STEWART, Thomas Joseph, *Hamilton-ouest.*
Code criminel: bill (n° 101) pour le modifier, 1re l., 2341.
Réglementations des pêcheries: observ., 6834.
Forestiers indépendants: observ., 6834.

SUTHERLAND, hon. R. F., *Essex-nord.*
Dragage au port de Saint-Jean: observ., 4510.
Budget: discussion générale, 4864.
Prairie Province Trust Co.: dépôt d'un bill (n° 163) la concernant, 5517.
Chambre des communes, classement du personnel: observ., 6412.
Code criminel: disc. des articles du bill (n° 148) y relatif, 7097.

TALBOT, Onésiphore Ernest, *Bellechasse.*
Immigration: et rapatriement (débat sur mot. Paquet), 901.
Lake, sir P.: discours (int.), 1124.
Milice: ministère (sub.), appointements, mémoire de sir F. Borden au sujet de la milice (observ.), 2434.
Saguenay (rivière): dragage, etc. (sub.), 2979.
Etat-major impérial: (projet de création d'un) (quest.), 1449.
Stations agricoles (établissement de nouvelles): disc. d'un proj. de résol., 2050.
Banque Anglo-Canadienne et Continentale: dépôt d'un bill (n° 118), 3916.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4182.

TAYLOR, George, *Leeds.*
Higgs, jeune immigrant renvoyé de Moncton aux Etats-Unis (int.), 153.
Chambre des communes: pièces réservées aux députés, nombre, dimensions, etc. (int.), 155, 492.

TAYLOR, G.—*Suite.*
Clôture de fil de fer: demande de soumissions pour 144 milles, en 1908 (int.), 257.
Aylesworth, George Anson: emploi (int.), 260.
Chemins de fer: passages à niveau, loi pour prévenir accidents (débat sur int. Edwards), 297 et suiv.
Marine et Pêcheries: ministère, appointements (sub.), 403.
Commerce: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.
Douanes: appointements et dépenses casuelles (sub.), 611 et suiv.; divers (sub.), 640 et suiv.; casernes du revenu et service préventif, service préventif secret (sub.), 643, 644.
Travaux publics: ministère, appointements et dépenses casuelles (sub.), 646 et suiv.
Observatoire astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 650 et suiv.
Annuaire statistique: (sub), 742, 765.
Service civil: commission, appointements (sub.), 753 et suiv.
Expositions: (sub.), 773 et suiv.
Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) pour modifier loi y relative, comité, 792 et suiv.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 837 et suiv.
Pénitenciers: pénitencier de Kingston (sub.), 934 et suiv.; pénitencier de Saint-Vincent-de Paul (sub.), 964 et suiv.
Champ de tir de Richmond: (quest.), 1823.
Chemin de fer du sud de la Colombie: dépôt d'un bill (n° 85), 1917.
Chambre des communes: ascenseurs devraient fonctionner dès sept heures du matin au lieu de neuf heures (observ.), 2469.
Chemin de fer Grand-Tronc (compagnie du), dette envers le Canada, et intérêt sur icelle (int.), 2920.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, dépôt d'un bill (n° 80) y relatif, 1742.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2976 et suiv.
Saint-Alphonse de Bagotville: quai, prolongement (sub.), 3070 et suiv.
Commission mixte des pêcheries (sub.), 7319.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3130.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations en général (sub.), 3146, 3493.
Nipissing (lac): amélioration de la navigation entre Monetteville et la baie Ouest (sub.), 3499.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.
Tarifs de la ligne Brockville-Westport (quest.), 3673.
Marine et Pêcheries (départ.) : appointements (sub.), 3903.
Chilliwack (bureau de poste) (quest.), 1493.
Griffith, William (quest.), 1494.
Débats: disc. rapport du comité, 1561.
Canal de Trent (sub.), 1683.
Edifices publics à Ottawa (terrains) (sub.), 1693; parc du Major (sub.), 1394.
Franchise postale (usage abusif de la),1753.
Postes (divers) (sub.), 1815.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du départ., 4128; observ. sur achats de fournitures, 4268.

TAYLOR, G.—*Suite.*

Grève des houilleurs: question, 4348.
Charlottetown: trottoir du bureau de poste (quest.), 4460.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4668, 6203.
Intercolonial, conseil de conciliation: quest., 4946.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4687 et suiv.
Lacas, Emile: quest., 4883.
Inverness, travaux du port: quest., 4885.
Carson, George: quest., 4946.
Intercolonial, conseil de conciliation: quest., 4946.
Port-Hood, brise-lames: quest., 5148.
Lac-Noir, receveur de la poste: quest., 5152.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5519.
Cie d'assurance Canada-Life: observ. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 5760.
Lansdowne, salle d'exercice: quest., 5915.
Bétail, développement de cette industrie, (sub.), 6123.
Ile Margaree, phare: quest., 6395.
Immigration: observ. en comité gén. sur le bill (n° 17) y relatif, 6490.
Australie, relations commerciales avec le Canada: observations, 6794.

TAYLOR, James David, *New-Westminster.*

Discours du trône: adresse en réponse, (débat), 125.
Miner, Bill: évasion (int.), 369.
Observatoire astronomique d'Ottawa : nouveaux édifices (sub.), 656 et suiv.
Expositions: (sub.), 768 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser: bill (n° 57), 1re l., 914; 2e l., 1113.
Pénitenciers : pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 975 et suiv.
Câble sous-marin entre île de Vancouver et littoral du Pacifique: pose (int.), 1132.
Chilliwack: édifice public, achat (int.), 1132.
Indiens, (sub.): arpentage des réserves, 1207, 1218 et suiv.
Immigration: des Orientaux dans la Colombie-Anglaise, commission royale à ce sujet (int.), 1311, 1318.
Fermes expérimentales: nouveaux bâtiments et améliorations, 1690.
St-Jean (fleuve): quai de marée (sub.), 1733.
Welshpool: quai (sub.), 1790.
Franchise postale (usage abusif de la), 1759.
Postes (service ext.): traitement et allocations (sub.), 1808.
Miner, Bill: observ. sur son évasion, 1918
Journaux libéraux (lettre hebdomadaire aux) (quest.), 2027.
Coupes de bois sur le domaine fédéral en Colombie-Anglaise: mot. pour le dépôt d'un état, 2021.
Contravention à la loi sur les postes: mot. pour le dépôt d'un état, 2032.
Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2664.
Détail enregistré, importation (int.), 2513.
Chilliwack: nécessité d'un édifice public à cet endroit (observ.), 2223.
Cow-Bay: havre, améliorations (sub.), 2612.
Milice (sub.): appointements, 2433 et suiv.; achat d'armes et de munitions, champs de tir, etc., 2441 et suiv.
Miner, Bill: évasion (int.), 2743.

TAYLOR, J. D.—*Suite.*

Rivière Fraser: débordement (int.), 2735.
Victoria: pavillion des immigrants (sub.), 2203.
Williams-Head : travaux divers aux bâtiments de la quarantaine (sub.), 2206
Commission mixte des pêcheries (sub.), 7309 et suiv.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise (sub.), 7381.
Chemins de fer de la Colombie-Anglaise: différend entre le Dominion et la prov., au sujet de la zone des chemins de fer (quest.), 3223.
Cales de radoub: (quest.), 3223.
Hickman, W. A., (quest.), 3229.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4140.
Transcontinental: sous-adjudicataires dans la Colombie-Anglaise, observ., 5248; ouvriers sibériens: quest., 5154, 5248.
Miner, Bill: quest., 5154.
Grand-Tronc-Pacifique, prêt: observ. en comité gén. sur le bill (n° 128) y relatif, 5601; salaires restés impayés, quest., 5154.
Nickell, droits d'exportation: quest., 5919.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 6202.
Journée de travail: observ., 6243.
Stations d'expériences (sub.), 6250.
Intercolonial, affaire Gillis: quest., 6394.
Dragage en général (sub.), 6864.
Réglementation des pêcheries: observ., 6823, 6843.
Ports et voies fluviales en Colombie-Angl., travaux généraux (sub.), 6874.
Pêcheries en Colombie-Anglaise: observ., 6823.

TEMPLEMAN, hon. William, *Comox-Atlin.*

Présentation à la Chambre, 1917.
Revenu de l'intérieur: rapport concernant confiscations, dépôt (int. Barr), 2935.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3013 et suiv.
Service des mines: tourbes et houille (sub.), 7408.
Essayerie de Vancouver (sub.), 7409.
Musée Victoria, spécimens (sub.), 7409.
Engrais de ferme: bill (n° 110), 1re l., 3078; observ. en comité gén., 4684, 5469.
Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3548.
Médicaments brevetés: application de la loi, rép. à quest. Séguin, 3677.
Mines (départ. des): traitement du personnel (sub.), 3884.
Substances alimentaires pour animaux domestiques: dépôt d'un bill (n° 127), 4154; disc. des articles, 5470; observ. sur la 3e l., 5480; disc. des modifications du Sénat, 7075.
Explorateurs à la baie James: rép. à quest. Ames, 4945.
Revenu intérieur, agents à Belleville et Corbyville: rép. à quest. Porter, 5150.

THOBURN, William, *Lanark-nord.*

Exposition: (sub.), 773.
Lainages (industrie des): observ., 4369, 4425.
Assurance: disc. d'un projet de résolution, 7033.

THORNTON, Charles Jonas, *Durham.*
Poste rurale: observ., 2945.
Stations météorologiques d'Ontario: quest., 3377; de Port-Hope, 4207.
Cobourg, marchés relatifs aux travaux du port: quest., 4210.

TOBIN, William Edmund, *Richmond-et-Wolfe.*
Disraéli: quai (observ.), 2489.

TODD, William F., *Charlotte.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 16.
Oshawa: édifice public pour expériences de la tourbe (sub.), 1469.

TURCOTTE, G. A., *Nicolet.*
Défense navale: observ., 3744.
Journée de travail: observ., 6222.

TURCOTTE, Joseph Pierre, *comté de Québec.*
Discours du trône: adresse en réponse (débat), 21.
Chemin de fer canadien de l'ouest de Liverpool: disc. en comité gén. du bill (n° 44) y relatif, 1962.
Stations agricoles (création de nouvelles): disc. d'un projet de résol., 2055.
Clarke-City: quai (sub.), 3064; bassins de radoub à Québec et à Montréal (observ.), 3064.
Marine et Pêcheries: observ. sur la gestion du département, 4150.
Lainages, industrie: observ., 4446.
Compagnie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4786.

TURGEON, Onésiphore, *Gloucester.*
Abolition du Sénat: disc. d'un projet de résolution, 1524.
Intercolonial: location des embranchements (débat sur projet de résolution Emmerson), 2332.
Chemin de fer central: observ., 6115.

TURRIFF, John Gillanders, *Assiniboïa.*
Chemin de fer Brandon Transfer: compagnie du: bill (n° 9), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique: section commune à Fort-William, bill (n° 25), 1re l., 304.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et chemin de fer central du Manitoba: gare commune à Portage-la-Prairie, bill (n° 28), 1re l., 304.
Chemin de fer transcontinental national: embranchement sur le lac Supérieur, bill (n° 30), 1re l., 304; 2e l., 702; 1080.
Ressources nationales: conservation et développement, commission à cette fin (débat sur mot. Borden), 396.
Service civil: commission, appointements (sub.), 416 et suiv.; augmentations (débat sur projet de résol. Fisher), 428 et suiv.
Indiens (sub.): soins et médicaments, 1054.
Chemins de fer: bill (n° 65) pour modifier loi de façon à obliger compagnies ayant obtenu chartes, à construire chemin, 1re l., 1305.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observations, 1410.

TURRIFF, J. G.—*Suite.*
Personnel administratif: (quest.), 1646.
Lachine, travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1654.
Franchise postale (usage abusif de la): observations, 1762.
Argent américain, exportation: quest., 7113.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337.
Chemin de fer Toronto, Niagara and Western (compagnie du): bill (n° 42), en comité, 2179.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2260.
Chemin de fer du nord d'Athabaska: dépôt d'un bill (n° 84) y relatif, 1917.
Chemins de fer: observ. sur le tarif à 2 cts. pour les voyageurs, 3089.
Intercolonial: réclamations (sub.), 3096.
Cie d'assurance Canada-Life: disc. en comité gén. sur le bill (n° 56) la concernant, 3179 et suiv.; observ. sur mot de renvoi au comité des ordres permanents, 5726 et suiv.; observ. en comité gén., 6352.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: disc. en comité général du bill n° 79, 3215, 3334.
Grand-Tronc-Pacifique: observ. sur un prêt de l'Etat, 3853 et suiv.
Cie d'ass. contre l'incendie British Colonial: dépôt d'un bill (n° 114), 3861; 2e l., 4064.
Coltman, Annie Louisa: dépôt d'un bill (n° 116) tendant à faire droit, 3861; 2e l., 4064.
Blachall, Victor Eccles: dépôt d'un bill (n° 115) tendant à lui faire droit, 3861; 2e l., 4064.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: observ. en comité gén. sur le bill (n° 81) y relatif, 4171; disc. des modifications du Sénat, 6380.
Chemin de fer Superior and Western Ontario: observ. en comité gén. sur le bill (n° 78) y relatif, 4191.
Chemin de fer Manitoba and Northwestern: disc. des modifications du Sénat au bill (n° 81) y relatif, 6380.
Service civil: observ. en comité gén. sur le bill (n° 187) relatif à l'augmentation générale de $150, 6661.
Australie, relations commerciales avec le Canada: observations, 6791.

VERVILLE, Alphonse, *Maisonneuve.*
Immigration: primes (quest.), 3918.
Budget, discussion générale, 5007.
Journée de travail: bill (n° 22), 1re l., 251; retrait du bill, 5249; observ., 6209.

WALLACE, Thomas George, *York-centre.*
Markham: édifice public (sub.), 1464.
Frais de l'administration des postes à Newmarket et Aurora (quest.), 1648.
Canal de Trent (sub.), 1682; 1991.
Newmarket: dépenses pour le canal (quest.), 2021; disc. d'une interp., 3288; section entre le lac Wilcox et Newmarket: quest., 5421.
Sud-Africain: fonds patriotique, qu'en fait on? (int.), 2279.
Porcelaines, droits: quest., 4883.
Budget: discussion gén., 5828.
Produits maraîchers: quest., 5358.
Concession Mackie: quest., 6723.
Markham, édifice public: quest., 6723.
Réserve des Gens du Sang: quest., 7118.

WARBURTON, Alexander B., *Queen (I.P.-E.)*.
Travaux publics: réception et ouverture des soumissions (débat sur mot. Reid) 228 et suiv.
Service civil: commission, appointements (sub.), 748 et suiv.
Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: disc. d'une mot. y relative, 1553.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: embranchement d'Harmony à Elmira (sub.), 3128.
Defense navale: observ., 3737.
Service de navigation à l'île du Prince Edouard: retrait d'une motion pour dépôt de doc., 4262.
Budget: discussion gén., 5179.
Prince-Edouard (île du), communications avec la terre ferme: observations, 6768.

WHITE, Gerald Verner, *Renfrew-nord*.
Postes (service ext.): traitements et allocations (sub.), 1798.
Milice (sub.): achat d'armes, de munitions, champs de tir, etc., 2441; entretien des propriétés militaires, 2447.
Ports, rivières et ponts : améliorations (sub.), 3496.
Petewawa, camp d'instruction: quest., 5924.

WHITE, William Henry, *Victoria (Alta.)*.
Elections différées (débat sur projet de résolution Burrell), 3033.

WILSON, Uriah, *Lennox-et-Addington*.
Agents d'immigration (paiements aux) (quest.), 1484.
Immigration: impressions et annonces (int.), 2515.
Rivière Napanee: dragage (observ.), 2210.
"Annuaire Statistique" (sub.), 3369 et suiv.
Immigration, traitement des agents (sub.), 7337; agences nationales et étrangères (sub.), 7367.

WILSON, Charles Avila, *Laval*.
Service civil: commission, appointements (sub.), 419.
Canal de Lachine: quai et bassins (sub.), 835 et suiv.
Dragage de la rivière Jésus: (int.), 1128.
Quai entre Pointe-aux-Trembles et Longue Pointe, construction (int.), 1127.
Pénitencier de Saint-Vincent de-Paul (quest.), 1496.
Pointe-aux-Trembles (quai) (quest.), 1645.
Cobalt (lac): véto sur une loi d'Ontario y relative, disc. sur mot. Clarke pour dépôt de doc., 1842.
Budget: disc. générale, 5042.

WORTHINGTON, Arthur Norreys, *Sherbrooke*.
Milice: service annuel, camps militaires dans les Cantons de l'Est (int.), 361, 362.
Fusil Ross: emploi à Bisley. baïonnette de ce fusil (int.), 362, 363; comité y relatif, rapport (int.), 497; en vertu de quelle autorisation le fusil Ross a-t-il été accepté et adopté? (int.), 1131; correspondance échangée au sujet du fusil Ross (mot. pour doc.), 1255.
Service civil: commission, appointements (sub.), 752 et suiv.
Costello, Thomas: emploi (int.), 1241.
Fusils: importation de fusils suisses et autres (int.), 2516.
Guerre sud-africaine: concession de terre aux vétérans (débat sur observ. Lennox), 2357 et suiv.
Milice: ministère (sub.): appointements (observ. sur la milice en général), 2419 et suiv.; 2458 et suiv.
Brewster, M.: quest., 3684.
Camps d'instruction dans la province de Québec: quest.: 5927.
Bisley, usage du fusil Ross: quest., 5928.
Sherbrooke, formation d'un régiment: quest., 5928; salle d'armes: quest., 5929.
Cantons de l'Est, camp de cavalerie: quest., 5930.

WRIGHT, William, *Muskoka*.
Recensement et statistiques: (sub.), 738.
Elections: paiement des employés (int.), 1126.
Indiens (sub.): arpentage des réserves, 1215; inspecteur et évaluateur de bois, 1223; frais de voyages et d'écritures pour les inspecteurs, 1224 et suiv.
Canal de la Trent (sub.), 1668, 1999.
Canal Welland (sub.), 2144.
Chemins de fer: mise à part de $200,000 par année pour traverses à niveau, projet de résol. Graham), débat, 2527.
Chemin de fer Winnipeg and Northwestern: bill (n° 29), en comité, 2261-
Tiffin: port, améliorations (sub.), 2233.
Victoria: port, améliorations (sub.), 2235.
Toronto: améliorations au port (sub.), 3155.
Newmarket (canal de): disc. d'une int., 3304.
Rivière Espagnole: travaux d'améliorations (sub.), 3523.
Iles de la baie Georgienne (quest.), 4213.
Ports et quais de l'Etat: observ. en comité gén. sur le bill (n° 89) y relatif, 4655.
Engrais agricoles: observ. en comité gén. sur le bill (n° 110) y relatif, 4691 et suiv.
Compagnie Submarine: observ. en comité gén. sur le bill (n° 77) la concernant, 4782.
Ottawa, édifices projetés rue Sussex: quest., 4885.
Budget: discussion gén., 5267.
Ressources naturelles: disc. d'un projet de résolution, 6693.

INDEX

2me PARTIE - - SUJETS

ABOLITION du Sénat: disc. d'un projet de résolution déposé par M. Lancaster, 1501 et suiv.

Accise: appointements, (sub.) 460.

Acier: compagnie d'aciéries d'Algoma; fabrication de rails, (int. Boyce) 354; importation d'acier, (mot. Boyce pour doc.) 374.

Administrations centrales (personnel) (quest. Foster), 1826.

Affaires extérieures: dépôt d'un proj. de résol. créant un dépt. des, 1917; disc. en comité général, 2089; dépôt d'un projet de loi (n° 96) 1re l., 2121; 2e l., 4711; 3e l., 4711.

Affaires indiennes: rapport, (dépôt) 15, industrie agricole au Canada, (int. Lennox) 157; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1024, 1029.

Agents d'immigration (paiements aux) (quest. Wilson, Uriah) 1484.

Agents d'immigration en France (quest. Ecrement), 1493.

Agriculture: ministère, rapport, (dépôt) 13; nombre de cultivateurs au Canada; argent placé dans les exploitations agricoles; valeur des produits de chaque année, (int. Lennox) 157; appointements, (sub.) 677; personnel du service extérieur à Ottawa, (int. Foster) 808, augmentations d'appointements, (int. Foster) 1116; dépenses, de 1900 à 1908, (int. Edwards) 1129; documents imprimés et distribués au public par ordre du ministère, (mot. Sinclair pour doc.) 1257; employés s'occupant des seules questions agricoles (quest. Armstrong), 2916; nouveaux commis (sub.), 7324; arts, agriculture et statistique (sub.), 7325, 7326.

Alberta et Saskatchewan: allocation annuelle, cessation (int. Herron), 2736.

Alcool méthylique: fourni aux fabricants, (sub.) 474; achat d'., (quest. Miller) 1475.

Aliments: falsification, bill (n° 100) pour modifier la loi y relative, 1re l., 2341.

American Barlock Company: bill (n° 123) déposé par M. Macdonell, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5707.

Anciens de la région canadienne de la province septentrionale de l'Eglise morave en Amérique: bill (n° 167) (BB) à l'effet de constituer en corporation le bureau des, 1re l., 5908; 2e l., 6387; 3e l., 6951.

Animaux: maladies contagieuses, bill (n° 18) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251 2e l., 790; comité, 791; 3e l., 812; animaux tués par les chemins de fer, (int. Sharpe) 717; dépenses pour protection de la santé des animaux (quest. Perley) 866.

Annapolis: port, brise-glace (sub.), 2470.

Annuaire Statistique (subs.), 3369; 738, 765

Anse-aux-Ecossais: brise-lames (sub.), 3420.

Anse-à-la-Barbe: brise lames (sub.), 2655.

Anse-à-Beaufils: quai, brise-lames (sub.), 2355.

Anse-au-Breton: brise-lames (sub.), 2595.

Anse-à-l'Ilot: débarcadère (sub.), 2656.

Anse-aux-Portugais: brise-lames (sub.), 2648; brise-lames (sub.), 3120.

Aphtes contagieuses: introduction des Etats-Unis en Canada, (mot. Sharpe) pour doc.) 549.

Appareils de ventilation et de sauvetage de la nouvelle aile de la Chambre des communes, (observ.) 7114.

Arbitrages et sentences arbitrales (sub.), 2168.

Archives: (sub.) 725 et suiv.

Argent américain, exportation (observ.), 7113.

Arisaig: réfection du quai et du brise-lames (sub.), 3419.

Armée du salut du Canada: dépôt du bill (n° 142) constituant en corporation le conseil d'administration de l', 4650; 2e l., 4788; disc. en com. gén., 6373; 3e l., 6375.

"Armorial Explosives (1908), Limited", brevets, bill (n° 93), 2726, 2880.

Armes offensives (port d'): dépôt, par M. Lewis, d'un projet de loi (n° 83) y relatif, 1816.

Arpentage: sur la Saskatchewan du Nord, int. McCarthy) 916; exécuté par M. Vaughan (mot. Bradbury pour doc.) 2247.

Ashcroft: réseau télégraphique (sub.), 3541.

Association médicale canadienne: dépôt, par M. Roche, d'un bill (n° 134) la concernant, 4453; 2e l., 4684; discuss. en com. gén., 5094; 3e l., 5146.

Assurances: commission des, témoignages pas inclus dans le rapport imprimé de l'enquête. Pourquoi? (int. Macdonell) 254; projet de loi concernant les assurances, en sera-t-il présenté un? (int. Perley) 1023, 1077; représentations, etc., adressées au comité des banques et du commerce, pendant la session de 1907-1908, au sujet du bill (n° 42), dépôt (mot. Miller), 2630; assurances, bill (n° 97) y relatif, 1re l., 2239; 2e l., 2708; disc. en com. gén., 7016; 7122; 3e l., 7156.

Attentats et voies de fait (proj. de loi n° 88 dép. par M. Lewis), 1re l., 2081.

Auditeur général: rapport, (dépôt) 13; (int. Borden) 922, 1319; dépôt, par M. Fielding, de la partie O du rapport annuel, 1472; bureau, appointements (sub.), 403 et suiv.; dépôt par M. Paterson, 2e vol. du rapp. annuel, 1558.

Australie, relations commerciales avec, observ., 6791.

Aviation: essais au Canada (int. Hughes), 2517.

Avoine de semences pour la Saskatchewan et l'Alberta (quest. W. Sharpe), 1499; (mot. W. Sharpe pour dépôt de documents), 1836.

Avonport: jetée, réparations (sub.), 2593.

Aylwin, Francis Percival: demande d'une certaine étendue de terrain dans l'Alberta, pour fins d'irrigation, (mot. Magrath pour doc.) 1255.

Aylen, J., a-t-il été employé en qualité d'ingénieur du Transcontinental? (quest. Lennox) 5358.
Aylesworth, George Anson: emploi, (int. Taylor) 260.

BACON: amélioration, (int. Beattie) 360.
Baie Saint-Laurent: port (sub.), 2594.
Baie de la Faim: barrage (int. Robb), 368.
Bail Mackie sur la rivière au Lait (quest. Wallace), 6723.
Bailey's-Brook: améliorations au port (sub.), 3419.
Banff: conduites et distribution d'eau, et égouts, (sub.) 1236.
Banfield Creek: bateau de sauvetage (quest. Barnard), 1831.
Banques: dans quelles banques le gouvernement fait-il ses dépôts? (int. Macdonald) 257; loi des, (quest. Macdonell), 1833.
Banque de Montréal: commission à elle versée relativement au paiement de l'intérêt et au fonds d'amortissement, (explication par sir Wilfrid Laurier) 421.
Banques: chartées, balances en leur possession, impayées pendant plus de cinq ans (mot. Sharpe), 2740.
Banque Centrale du Canada: liquidation (int. Donnelly) 2273.
Banque de Vancouver: bill (n° 52), 1re l., 778; 2e l., 1042; en comité, 2268; 3e l., 2269.
Banque Anglo-Canadienne et Continentale: dépôt d'un bill (n° 118) par M. Talbot, 3916; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
Banque de Winnipeg: dépôt par M. Guthrie, d'un bill (n° 158) y relatif, 5246; 2e l., 5766; 3e l., 951.
Barriefield: camp de, (quest. de privilège par M. J. W. Edwards), 5906.
Bassins de radoub: nouvelles subventions pour en encourager la construction, (int. Lennox) 258, 505.
Bathurst: percepteur de la douane à (quest. Crocket), 5422.
Bâtiments de la quarantaine: travaux divers (sub.), 1713.
Batiscan: creusage du chenal à l'embouchure de la rivière (sub.), 3460.
Beaver-Harbour: quai (sub.), 1715.
Bebbington, Thomas: révocation de son certificat de pilote (mot. Barnard pour dépôt de doc.) 4214.
Bell, Charles F.: destitution (int. Foster), 2454.
Belleville: salle d'exercices, construction, (int. Porter) 709, 862; salle d'armes, (sub.) 1431.
Bérubé, Abbé E. P.; emploi de l' (quest. Paquet), 4208.
Bestiaux dans les stations d'expérience (mot. Staples pour dépôt de doc.), 1500.
Bétail: sur les fermes de l'Etat, (int. Staples) 574; enregistré, importation (int. Taylor), 2513; bétail Holstein, pas de spécimen de cette race à la ferme expérimentale, pourquoi? (int. Armstrong), 2916; développement de l'industrie (sub.), 6143.
Bibliothèque du Parlement: rapport des bibliothécaires, (dépôt) 13.
Bills d'intérêt privé: taxe sur les, (observ. par M. Guthrie), 5245; remboursement de la taxe (dépôt d'une mot. par M. Ethier), 6185.
Birdsal's-Landing: quai, coût, (int. Sexsmith) 871.
Bisley: usage du fusil Ross (quest. Worthington), 5928.
Blackhall, Victor Eccles: dépôt d'un bill (n° 115) par M. Turriff, tendant à lui faire droit, 3861; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
Blé de semence pour la Sask. et l'Alberta (quest. W. Sharpe), 1499; (mot. W. Sharpe pour dépôt de documents), 1835.
Boat-Harbour: port, travaux (int. Rhodes), 2450, 2982.
Bois: réglementation des coupes, (int. Lalor), 361; papier, pâte de bois, bois en grume et bois scié, projet d'abolir les droits entre Etats-Unis et Canada, sur ces articles (int. Borden), 2518; bois créosoté, pour travaux dans Provinces maritimes (sub.) 2654; permis de coupe émis en faveur de T. A. Burrows (int. Campbell), 2740.
Bonaventure: comté de (mot. Lennox pour doc.), 2341.
Bouctouche: chenal à travers la grève (sub.), 1716.
Bowden, Annie: dépôt, par M. Sproule, du bill (n° 194) pour faire droit à, 7257; 2e l., 7258; 3e l., 7327.
Brevets: section des, (sub.) 733; bill (n° 93) concernant certains brevets, 1ère l., 2238.
Brevet appartenant à M. Th. L. Smith: dépôt, par M. Bickerdike, d'un projet de loi (n° 71) y relatif, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Brewster, M. (quest. Worthington), 3684.
Bridgewater: édifice public (sub.), 1354.
Brophy: receveur de la poste, (int. Maddin) 1251.
Brunet, A., directeur du Transcontinental: rémunération (sub.) 2155.
Budget: état complétant énoncé sur page 15 du discours sur le budget, de 1898, (mot. Ames pour doc.) 181; discussion générale, 4789; 4840, 4889, 4953, 5055, 5100, 5157, 5219, 5288.
Buell, M. (quest. S. Sharpe), 3438.
Bureau de la commission de conservation (sub.), 7410.
Burlington: jetée du canal, reconstruction, (sub.), 3140.
Buttes-à-la-Lime: agence indienne (question Campbell), 3219.

CABLE sous-marin entre île de Vancouver et littoral du Pacifique: pose, (int. Taylor) 1132.
Cabotage: commerce du (quest. Stanfield) 3227; en Canada, (quest. Stanfield) 5918.
Caisses d'épargne du gouvt.: montant des dépôts et prêts faits à ces caisses, et portant intérêt à 3 p. 100, (int. Sharpe) 716, 1126.
Caisses d'épargnes (intérêt sur les dépôts dans les) (quest. Chisholm) 1474; (quest. Sharpe S.) 1824; (quest. S. Sharpe) 5153; intérêt sur les dépôts (quest. Macdonell), 5152.
Caisse de prévoyance des employés du réseau de l'Etat: dépôt, par M. Graham, d'un bill (n° 164) y relatif, 5517; 2e l., 7072; disc. en com. gén., 7072; 3e l., 7073.
Campbell, Bush: emploi, (int. Sharpe) 1125.
Campbellton: quai en eau profonde (sub.), 1718.
Camps d'instruction dans la province de Québec (quest. Worthington) 5927.
Canada: bilan de son actif, au 31 déc. 1908, (mot. Ames pour doc.) 180; argent disponible déposé au crédit du Canada, le dernier jour de chaque mois, du 1er avril 1907 au 31

déc. 1908, (mot. Ames pour doc.) 180; paiements susceptibles d'être exigés de l'Etat, au 1er janvier 1909, (mot. Ames pour doc.) 180.
"Canada Posten" subvention au, (mot. Bradbury pour dépôt de doc.) 4214.
Canadian Patriotic Fund: dépôt, par sir Frederick Borden, d'un bill (n° 175) y relatif, 6180; 2e l., 7071; 3e l., 7071.
Canal de la baie Georgienne: rapport au sujet du tracé, (dépôt) 15.
Canal de Cornwall (sub.): pour réparer l'affouillement, 2141; pour réparer levée nord entre écluses 18 et 19, 2141.
Canal des Galops (sub.): superstructure en béton et ponts pour jetées, à l'entrée d'amont, 2141.
Canal Rideau (sub.): réfection de ponts, 2142.
Canal de la rivière Holland: construction (int. Sharpe), 2275; évaluation des terres pour droits de passage (int. Lennox), 2739.
Canal de la Trent (sub.): améliorations, 2142; construction, 2189; passes migratoires, nécessité d'en établir (observ. Porter), 2827.
Canal de la Trent: prolongement, étude et rapport à ce sujet, (int. Currie) 500.
Canal Welland (sub.): renouvellement des jetées d'entrée à Port-Maitland, 2142; grosses réparations, 2146; pour renouveler fondations de l'écluse Junction, 2148; nouvel appareil en acier pour lever portes, 2164; pour renouveler trois ponts de fossés d'irrigation, 2164; coût du canal Welland (int. McCall), 2276; ouvriers y employés, (int. Lancaster) 497; (int. Lalor) 860.
Canal de Carillon et Grenville: service, maintien et réparations (mot. Perley pour dépôt de documents), 1835; réparations à la brèche du barrage de Carillon (sub.), 2141; pour macadamiser chemin public le long du vieux canal, 2141; écluse de Sainte-Anne, réfection des vieux ponts de bois sur éboulements du chemin, 2141.
Canal de Lachine: quai et bassins, (sub.), 829.
Canal de Soulanges: employés, (int. Boyer) 915; (quest. Lortie) 1483.
Canal entre lac Simcoe et Newmarket: plans, travaux, coût, (mot. Foster pour doc.) 1179.
Canaux de Carillon et de Grenville: (quest. Perley), 1474.
Canaux de Québec: travaux (sub.), 2016.
Canaux (sub.): arpentages et inspection, 2169; frais judiciaires, 2169; réparations au canaux, et appointements des employés, 2186.
Cantons de l'Est: camp de cavalerie (quest. Worthington), 5930.
Cap-Breton-sud: élections (quest. Maddin), 5921.
Cap Saint-Ignace: quai (sub.) 2665; réservoir d'eau à la gare de l'Intercolonial (mot. C. Roy pour dépôt de doc.), 4214; travaux de la gare (mot. Roy pour dépôt de doc.) 4214.
Cap Tourmentin: brise-lames (sub.), 1718.
Cape-Bald: brise-lames (sub.), 1718.
Caribou: service du courrier (quest. Burrell), 1832.
Carillon: forces hydrauliques au rapide de (quest. Boyer), 1645.
Carson, George (quest. G. Taylor), 4946.
Carter, Edward S., employé sessionnel (quest. Daniel), 5356.
Caribou, N.-E., jetée, construction (int. Crosby), 2274.
Carleton, comté: M. R. L. Borden déclare remettre son mandat, 98; émission d'un nouveau bref d'élection, (M. l'Orateur) 166.
Cartes du Dominion et du Nord-Ouest: frais d'impression (sub.), 3665.
Catholic Church Extension Society of Canada: dépôt, par M. Gauvreau, d'un bill (n° 176) la concernant, 6388; 2e l., 6557; 3e l., 6952.
Causes: portées devant la commission des chemins de fer, dépenses y relatives (sub.), 2198.
Chambly: canal, améliorations du port de Saint-Jean (sub.), 1660.
Chambre des communes: priorité des mesures ministérielles, les mercredis (mot. Laurier), 2129; ascenseurs ne fonctionnant qu'à neuf heures du matin, devraient fonctionner dès sept heures (observ. Taylor), 2469; aile neuve aux édifices, dimensions, coût, etc., (int. Foster 146, 177; pièces réservées aux députés, nombre, dimensions, les noms des occupants, etc., (int. Taylor) 185; comité du restaurant, institution, (mot. Pugsley) 303; sénateurs membres de ce comité, message du Sénat, (M. l'Orateur) 398; 2e rapport de ce comité, (mot. Pugsley pour adop.) 422; distribution des locaux de la Chambre, (int. Taylor) 492; commis et messagers nommés depuis 1880, (mot. Paquet pour doc.) 548; séances du matin, 5423; classement des fonctionnaires, 6398; modification du règlement, 6427; frais d'administration (sub.), 7107; toiture de l'aile neuve (quest. Lennox), 7420.
Champ de tir de Richmond (quest. G. Taylor) 1823.
Charbon: extrait de l'Alberta, droits (int. Herron), 2736.
Charcuterie: importation des Etats-Unis *viâ* Kingston, (int. Edwards) 1241.
Charlottetown: trottoir du bureau de poste (quest. G. Taylor), 4460.
Chemins de fer et Canaux (départ. des): appointements (sub.), 488; rapport du ministère, dépôt (int. Emmerson), 1319; dépôt par M. Graham, du rapport annuel, 1392; (quest. Monk), 4212.
Chemins de fer: bill (n° 2) pour modifier loi concernant billets de voyageurs, (M. Reid), 1re l., 95; 2e l., 579.
Bill (n° 3) concernant passages à niveau, (M. Bickerdike) 1re l., 95; 2e l., 583.
Bill (n° 6) pour protéger vie des citoyens, aux passages à niveau, (M. Lancaster) 1re l., 97; 2e l., 393; comité, 549; 3e l., 923.
Bill (n° 7), relatif à incendies causés par locomotives, (M. Clarke), 1re l., 97; 2e l., 393.
Accidents survenus aux passages à niveau antérieurement au 31 mars 1908, (mot. Lennox pour doc.) 165; chemins de fer intercolonial, de Windsor et de l'I.P.-E., (mot. Ames pour doc. concernant certains item paraissant dans les comptes publics) 180.
Bill (n° 20), dommages, procédures, 1re l., 253; 2e l. et comité, 812-813; comité et 3e l., 822.
Bill (n° 21) pour placer chutes d'eau sous la haute main du gouvt, quant au prix que doit payer le public, aux concessionnaires de l'Etat, 1re l., 253; 2e l. et comité, 1179; 3e l., 1184.

Passages à niveau: accidents, décision du conseil privé, le Gouvt proposera-t-il une loi à ce sujet? (int. Edwards) 263; débat, 263 et suiv.; commission des chemins de fer: dépôt de son rapport, (l'hon. M. Graham) 303; lettre de M. Graham au président de la commission des chemins de fer au sujet des passages à niveau, (int. Lennox) 305, 578; bill (n° 32) pour faciliter construction des chemins de fer, 1re l., 343; 2e l., 923; nombre de demandes adressées à la commission, (mot. Foster pour doc.) 372; bill (n° 39) pour modifier la loi des chemins de fer, de façon à accorder de nouveaux pouvoirs à la commission des chemins de fer, 1re l., 491.

Voitures en acier sur chemins de fer, (int. Sproule) 508; passages à niveau, nombre d'accidents arrivés, (int. Lennox) 577; chemins de fer canadiens: (observ. Maclean), débat, 660 et suiv.; chemins de fer, dans l'Alberta, subventions, (int. McCarthy) 712; bill (n° 54) pour modifier la loi des chemins de fer, articles 252, 253 et 254, 1re l., 858; défense aux compagnies d'enlever pendant l'hiver les madriers placés aux croisements des voies ferrées avec la voie publique, (int. Schaffner) 1077; milles construits, de 1888 à 1908, (int. Middlebro) 1135; passages à niveau, accidents, article du "Citizen", (observ. Lennox) 1178; la commission des chemins de fer et les connaissements, (int. Robb) 1244; capital des compagnies de chemins de fer, et leurs tarifs, (int. Borden) 1252; chartes accordées depuis 1900, (mot. Magrath pour doc.) 1256; passages à niveau, accidents, débat sur projet de résolution Lennox, 1257 et suiv.; bill (n° 65) pour modifier la loi des chemins de fer, de façon à obliger compagnies ayant obtenu chartes, à construire chemins, 1re l., 1305; construction d'un chemin de fer dans le comté de King, I.P.-E., (int. Fraser) 1312; chemins de fer (sub.): arpentages et inspection, 2169; frais judiciaires, 2169; bill (n° 99) pour modifier la loi des chemins de fer, 1re l., 2238; mise à part de $200,000 par année pendant cinq ans, pour traverses à niveau (projet de résolution Graham), 2454, 2518, (débat), 2547; bill (n° 106), à ce sujet, 1re l., 2566; disc. générale, 6494; 2e l., 6508, 6605, au scrutin, 6621; 3e l., 6625; adoption d'un amendement du Sénat, 7414; observ. sur le tarif à 2 cents pour les voyageurs, 3080; dépôt, par M. R Smith, d'un projet de loi (n° 72) pour la modifier, 1392; dépôt, par M. Currie, d'un bill (n° 172) modifiant la loi y relative, 5910.

Chemins de fer de l'Etat: nombre d'employés en 1908, leurs appointements, (int. Borden) 1237; recettes et dépenses des, (quest. Ames) 1495; longueur des voies ferrées en Saskatchewan (quest. Lake), 3676; dépôt d'un bill (n° 111) par M. E. N. Lewis, relatif à l'hygiène des voyageurs, 3555; expropriation de terrains (quest. D. D. Mackenzie), 5053; de la Colombie-Anglaise: différend entre le Dominion et la province au sujet de la zone des (quest. J. D. Taylor), 3217.

Chemin de fer de la baie d'Hudson: explorations faites en vue de le construire, (mot Meighen pour doc.) 722, 1113.

Chemin de fer de la baie Crawford à Sainte-Marie: bill (n° 46) pour en changer le nom, 1re l., 777; 2e l., 1042.

Chemin de fer de Guelph à Goderich: bill (n° 47), 1re l., 777; 2e l., 2042; comité et 3e l., 2182.

Chemin de fer terminal de Montréal: bill (n° 48), 1re l., 777; 2e l., 1442; disc. en comité général, 6955; 3e l., 6957.

Chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa: bill n° 49), 1re l., 777; 2e l., 1042.

Chemin de fer international de Rimouski: bill (n° 50), 1re l., 778; 2e l., 1442.

Chemin de fer de Walkerton à Lucknow: bill (n° 53), 1re l., 778; 2e l., 1042; comité et 3e l., 2182.

Chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon: bill (n° 58), 1re l., 914; 2e l., 1113; en comité, 2269; 3e l., 2269.

Chemin de fer du Pacifique-Canadien: nouvelles actions, (observ. W. F. Maclean), débat, 438 et suiv., 823 et suiv., (int. Maclean) 930.

Chemin de fer Salisbury-Harvey: compagnie du, bill (n° 35), institution civile, 1re l., 491; 2e l., 817; disc, en comité général, 1439; 3e l., 1598.

Chemin de fer central du Pacifique-Sud: bill (n° 36), 1re l., 491; 2e l., 820; comité et 3e l., 2182.

Chemin de fer Canadian-Quebec: compagnie du, bill (n° 38), 1re l., 491; 2e l., 822, observ. sur les modifications du Sénat, 4838, 4894; adoption des modifications du Sénat, 5765.

Chemin de fer Canadian Liverpool and Western: compagnie du, bill (n° 44), 1re l., 660; 2e l., 1042; disc. en comité gén., 1783, 1962; en comité, 2172; 3e l., 2248.

Chemin de fer Tilsonburg-Lac Erié-Pacifique: compagnie du, bill (n°41), 1re l., 660; 2e l., 1042.

Chemin de fer Toronto-Niagara et Western: compagnie du, bill (n° 42), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2177; 3e l., 2197.

Chemin de fer central d'Alberta: compagnie du, bill (n° 23), 1re l., 303; 2e l., 462.

Chemin de fer d'Edmonton au lac des Esclaves; compagnie du, bill (n° 24), 1re l., 304; 2e l., 462; disc. en comité gén. et 3e l., 1438.

Chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, section commune à Fort-William; bill (n° 25), 1re l., 304; 2e l., 462.

Chemin de fer central de Kootenay: compagnie du, bill (n° 26), 1re l., 304; 2e l., 462.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et chemin de fer central du Manitoba, gare commune à Portage-La-Prairie; bill (n° 28), 1re l., 304; 2e l., 462.

Chemin de fer Winnipeg and Northwestern, compagnie du: bill (n° 29), 1re l., 304; 2e l., 463; en comité, 2181; 3e l., 2248.

Chemin de fer de la baie d'Hudson au Pacifique: compagnie du, bill (n° 43), 1re l., 660; 2e l., 1042; en comité, 2182; 3e l., 2182.

Chemin de fer du lac Saint-Jean: subvention, (int. Paquet) 714.

Chemin du Sud de Collingwood, compagnie du, institution civile, bill (n° 12), (M. Pardee), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.

Chemin de fer Grand-Tronc, compagnie du: bill (n° 13) y relatif, (M. Pardee), 1re l., 166; 2e l., 345; dette envers le Canada, et intérêt sur icelle (int. Taylor), 2920.

Chemin de fer Huron et Ontario, compagnie du, bill (n° 14) y relatif, (M. Pardee), 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.

Chemin de fer canadien de l'Ouest, compagnie du, institution civile: bill (n° 11), (M. McCraney), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1039-1042.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: recettes et dépenses en 1908, (int. Foster) 168.
Chemin de fer de Madoc à Eldorado: remise en exploitation (int. Northrup) 256.
Chemin de fer de Vancouver au sud de la vallée du Fraser: bill (n° 57), 1re l., 914; 2e l., 1113.
Chemin de fer Burrard, Westminster Boundary: bill (n° 61), 1re l., 1178; 2e l., 1443.
Chemin de fer de Prince-Albert à la baie d'Hudson: bill (n° 62), institution civile, 1re l., 1178; 2e l., 1443; comité, 2673, 2724; 3e l., 2725.
Chemin de fer de Victoria au détroit de Barkley; bill (n° 59), 1re l., 914; 2e l., 1442.
Chemin de fer Arnprior-Pontiac, compagnie du: bill (n° 87), 1re l., 2081; 2e l., 2290; 3e l., 5093.
Chemin de fer Arthabaska-nord, compagnie du: bill (n° 84), 1re l., 1917; 2e l., 2269; 3e l., 4205.
Chemin de fer Canada-est: prix payé par le gouvernement (int. Ames), 2270, 2726.
Chemin de fer canadien du Nord d'Ontario, compagnie du: bill (n° 75), 1re l., 1563; 2e l., 2269; 3e l., 4206.
Chemin de fer Cobalt Range, compagnie du: bill (n° 86), 1re l., 1917; 2e l., 2270; 3e l., 4064.
Chemin de fer de Kootenay à Arrowhead, compagnie du: bill (n° 81), 1re l., 1742; 2e l., 2269; renvoi 3673; 3e l., 3811.
Chemin de fer du Manitoba au Nord-Ouest, compagnie du: bill (n° 81), 1re l., 1742; 2e l., 2269; observ. en comité gén. 4161; 3e l., 4205; adoption des amendements du Sénat, 6378.
Chemin de fer transcontinental national: emplacements vendus le long de la ligne pour gares, etc., (int. Foster) 149; classification excessive, mesures prises pour décider questions pendantes à ce sujet, (int. Lennox) 186; nombre total d'employés, (int. Sifton) 261; commission, dépôt de son rapport, (l'hon. M. Graham) 303; embranchement sur le lac Supérieur, subvention du gouvernement d'Ontario, bill (n° 30), 1re l., 304; 2e l., 702, 1080; vacances causée dans la commission des chemins de fer par le décès de M. Greenway, quand sera-t-elle remplie? (int. Staples) 557; sommes empruntées pour construction de la division de l'Est, (int. Ames) 715; construction d'un embranchement sur Montréal, (int. Gervais) 861; renvoi d'ingénieurs, (int. Gordon) 862; adjudication d'entreprises, (int. Ames) 865; employés de la commission construction, (mot. Gervais pour doc.) 871; mémoire concernant le coût de ce chemin, (int. Ames) 1114; terminus à Winnipeg, (int. Haggart) 1129; embranchement sur Orillia, (int. Ames) 1137; achat de terrains pour tête de ligne à Winnipeg, (mot. Bradbury pour doc.) 1140; sommes payées pour la construction des chemins, (int. Borden) 1246-1247; partie construite du chemin, (int. Borden) 1240; inspection (sub.), 2178; nombre d'employés (mot. Foster pour doc.), 2267; immeubles vendus sur le parcours de ce chemin, pour gares terminales (mot. Foster pour doc.), 2267; le Gouv. va-t-il déposer un projet de loi concernant ce chemin? (int. Borden), 2343; difficultés avec la commission du Transcontinental (int. Lennox), 2477; prix de la section de Moncton à Winnipeg (int. Oewn), 2518; obligations, division du produit des (int. Foster), 2736; prêt de $10,000,000 à la compagnie, projet de (résol. Fielding), 2825; (int. Borden), 2332.
Chemin de fer London and Northwestern, compagnie du: institution civile, bill (n° 102), 1re l., 2449; 2e l., 2725; discus. en com. gén. 4062; 3e l., 4205.
Chemin de fer du Pacifique-Canadien: bill (n° 79), 1re l., 1742; 2e l., 2269; disc. en com. gén. 3329; 3e l., 3342.
Chemin de fer du sud de la Colombie-Anglaise, compagnie du: bill (n° 85), 1re l., 1917; 2e l., 2269; 3e l., 4206.
Chemin de fer Superior and Western Ontario, compagnie du: bill (n° 78), 1re l., 1563; 2e l., 2383; disc. en com. gén. 4183; 3e l., 4205.
Chemin de fer Thessalon-Northern, compagnie du: bill (n° 104), 1re l., 2473; 2e l., 2758; disc. en com. gén. 5856, 6367; 3e l., 6372.
Chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle, compagnie du: bill (n° 96), 1re l., 2238; 2e l., 2725; 3e l., 4064; prolongation de délai pour parachever ses voies autorisées, pétition à cette fin, bill à ce sujet (1er rapport du comité des ordres permanents demandant que l'avis donné soit jugé suffisant), (mot. Clarke pour adop.), 2131; (mot. McCraney, idem), 2237.
Chemin de fer des Quinze à la rivière Blanche: dépôt d'un bill (n° 119), par M. D. A. Gordon, 3916; 2e l., 4064; 3e l., 5093.
Chemin de fer de Windsor, Essex and Lake Shore Rapid: dépôt d'un bill (n° 120) par M. Clarke (Essex), 4017; 2e l., 4206; 3e l., 5093.
Chemin de fer de Cabano: dépôt d'un bill (n° 122) par M. Gauvreau, 4018; com. gén. 5093; 3e l., 5094.
Chemin de fer de l'Est du Canada: observ. par M. Graham, 3557.
Chemin de fer de l'Alberta et de la Saskatchewan: longueur des voies (quest. McCarthy), 3223.
Chemin de fer Dominion Atlantic: explic. par M. Black, sur des faits personnels y relatif, 3177.
Chemin de fer de l'I. du P.-E.: embranchement d'Harmoney à Elmira, (sub.), 3123; agrandissement des installations à Charlottetown (sub.), 3132; (quest. Fraser), 7120.
Chemin de fer Quebec-Southern: honoraires professionnels de MM. Perron et Geoffrion (sub.), 2169.
Chemin de fer de Caledonia à Liverpool: construction réelle ou projetée (mot. R. L. Borden pour dépôt de documents), 1836.
Chemin de fer du Sud-Ouest d'Halifax: subvention au (quest. R. L. Borden), 1649.
Chemin de fer de l'Abitibi à la baie d'Hudson: dépôt, par M. Gordon, d'un projet de loi (n° 66) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Chemin de fer d'Alsek au Yukon: dépôt par M. W. McIntyre, d'un projet de loi (n° 67) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Chemin de fer d'Athabaska: dépôt, par M. McIntyre (Strathcona), d'un projet de loi (n° 68) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.

Chemin de fer central du Nouveau-Brunswick, (observ.), 4353, 4468; question de privilège par M. Calvert relativement au vote sur, 6727.
Chemin de fer de Kootenay à l'Alberta: dépôt du bill n° 133, y relatif, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 5093.
Chemin de fer Quebec and Oriental: dépôt du bill n° 138, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 5767.
Chemin de fer radial du Manitoba: dépôt du bill n° 141, concernant la compagnie du, 4650; 2e l., 4788, 3e l., 5762.
Chemin de fer de l'Ontario à l'Ouest de la baie d'Hudson: bill (n° 124) déposé par M. Miller, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5767.
Chemin de fer de l'Algoma central à la baie d'Hudson: bill (n° 125) déposé par M. Miller, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5767.
Chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Mannan: bill (n° 126) déposé par M. Dubeau, 4265; 2e l., 4396; 3e l., 5090.
Chemin de fer Brockville, Westport and Northwestern; bill (n° 170) (RR), 1re l., 5908; 2e l., 6558; 3e l., 6951.
Chemin de fer central du Canada: bill (n° 166) (Y) 1re l., 5908; 2e l., 6388; 3e l., 6952.
Chemin de fer de Sainte-Marie à l'ouest d'Ontario: dépôt par M. McIntyre (Perth-sud), d'un projet de loi (n° 70) la concernant, 1392; 2e l., 1599; 3e l., 3122.
Chemin de fer canadien du Nord de Québec: dépôt par M. Graham, d'un bill (n° 186) y relatif, 6603; 2e l., 7071; disc. en comité général, 7071; 3e l., 7072.
Chemin de fer de l'Est du Saint-Maurice: dépôt, par M. Ethier, du bill (n° 176) constituant en corporation la compagnie du, 6066; 2e l., 6388; 3e l., 6952.
Chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick: bill (n° 171) (SS) 1re l., 5908; 2e l., 6388; 3e l., 6951.
Chesley: nouveau bureau de poste, (int. Donnelly) 571.
Cheverie: brise-lames (sub.), 2596.
Chicoutimi: quai (quest. Girard), 4454.
Chien de mer: réduction, établissements, (mot. Borden pour doc.) 164.
Chilliwack: édifice public, achat, (int. Taylor) 1132; bureau de poste de (quest. Taylor), 1493; édifice public (observ. J. D. Taylor), 2203.
Chinois: frais relatifs à l'arrestation de quelques immigrants (sub.), 3666.
Church-Point: quai (sub.), 2596.
Cigarettes: le Gouvt se propose-t-il de faire adopter une loi pour en prohiber ou restreindre la vente? (int. Blain) 258.
Ciment: fourniture de (quest. Sharpe), 4207.
Citadelle de Québec: appartements du Gouverneur général (sub.), 3395.
Clark-City (Sept-Iles): quai (sub.), 2669, 2684, 3055.
Clark's-Harbour: travaux de protection (sub.), 2601.
Clôture de fil de fer: demande de soumissions pour 144 milles en 1908, (int. Taylor) 257.
Clous: importations en 1907-1908 (quest. Lalor), 2278.
Cobalt: veto sur une loi d'Ontario relative au lac Cobalt (mot. A. H. Clarke pour dépôt de doc.), 1836.
Cobourg: prolongement des brise-lames, dragage, (sub.), 3141; dépenses pour le port de, (quest. Thornton), 4210.
Cochrane: emplacement méconnu par le Grand-Tronc-Pacifique (quest. Armstrong), 2733.
Code criminel: modification, bill (n° 4) pour appliquer peine du fouet au mari qui bat sa femme, (M. Bickerdike), 1re l., 96; 2e l., 584; bill (n° 60), modification, blessures causées par voitures automobiles, 1re l., 1003; bill (n° 101) pour le modifier, 1re l., 2341; dépôt, par M. Aylesworth, d'un bill (n° 148) y relatif, 4879; discuss. gén., 6699; disc. en com. gén., 7089; 3e l., 7102; adoption d'amendements du Sénat, 7431.
Collège militaire royal: fourniture de l'eau, (int. Hughes) 719; écuries, (quest. Edwards) 1833; logements, (quest. Edwards), 1834; coût des écuries, (quest. Edwards), 1834; mot. Edwards pour dépôt de documents, 2029; prix des cottages (quest. Edwards), 2450; explic. en sub., 2683; installation additionnelle (sub.), 4273.
Collingwood: paiements à l'entrepreneur Joseph Battle (sub.), 3482; améliorations au port (sub.), 3483.
Coltman, Annie Louisa: dépôt d'un bill (n° 116) par M. Turriff, tendant à lui faire droit, 3861; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
Comités permanents: comité pour former liste des membres, (mot. Laurier) 13; rapport, 342; nomination de membres (mot. Laurier), 2340.
Comités (création de nouveaux): dépôt par M. Brodeur, disc. en comité et adoption, 1394.
Comité spécial relatif aux chemins de fer: motion de sir Wilfrid Laurier pour la nomination, 5625.
Commerce: sir Wilfrid Laurier dépose la 2e partie du rapport annuel, 4154; dépôt du rapport annuel, 3e partie, 3176; vacance de l'agence commerciale du Canada à Shanghaï (quest. Barnard), 2451.
Commerce et industrie: services additionnels (sub.) 6983; appointements de fonctionnaires (sub.), 6983; commissaires et agences commerciales (sub.), 6984.
Commerce et navigation: tableaux, (dépôt) 13.
Commissions secrètes ou illicites: bill (n° 31), pour les empêcher, 1re l., 343; 2e l., et comité, 1185; adoption d'un amendement du Sénat au bill n° 31, 4651; disc. du projet (n° 31) y relatif, 1563; 3e l., 1574.
Commission des chemins de fer: observ. sur une dépêche, par M. S. Sharpe, 3176.
Commission des chemins de fer du Canada: entretien et fonctionnement (sub.), 2157; vacance créée par la mort de M. Greenway devrait être remplie par la nomination d'un cultivateur pratique de l'Ouest (mot. Staples), débat, 2775 et suiv.; amend. Martin, 2842, adopté, 2852.
Commission du service civil: rapport (int. Foster), 2367; salaire d'un imprimeur des travaux de nature confidentielle (sub.), 7111.
Commission d'enquête sur le chemin de fer central: avis de motion la concernant, par l'hon. M. Foster, 5908; interpellation sur les conclusions de la, 5931, 6067; amendement Crothers rejeté au scrutin, 6121.
Commission d'économie interne, institution, 167.
Commission des pêcheries, dépenses (sub.), 7928.
Commission internationale des pêcheries: frais afférents (sub.), 7301.
Commission royale sur les relations commerciales entre le Canada et les Antilles (sub.), 6881.

Compagnie d'assurance Canada-Ouest, sur la vie: bill (n° 37), 1re l., 491; 2e l., 8021; comité, 2709, 2725; 3e l., 2725.
Compagnie W. S. Loggie: paiements à elle faits, (int. Boyce) 506, 704.
Compagnie dite Western Permanent Loan Company: bill (n° 40), institution civile, 1re l., 660; 2e l., 1442; comité, 2714; 3e l., 2725.
Compagnie dite Capital Supply Company of Canada: formée pour fournir des marchandises à l'Etat, M. Arthur Beaulieu, employé du Gouvt en qualité de peintre et de messager, ne devrait pas faire partie de cette compagnie, (int. Monk) 720.
Compagnie dite Royal Casualty and Surety Company of Canada: bill (n° 51), 1re l., 778; 2e l., 1042; comité, 2721, 2724, 2876; 3e l., 2880.
Compagnie d'assurance sur la vie British Columbia: bill (n° 55), institution civile, 1re l., 914; 2e l., 1442; 3e l., 2725.
Compagnie dite North Atlantic Trading Company: paiements à elle faits, (int. McCarthy) 1130.
Compagnie dite Brandon Transfer Railway Company: bill (n° 9), y relatif, (M. Turriff), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1042.
Compagnie dite Brazilian Electro Steel and Smelting Company, Limited: bill (n° 10) y relatif, (M. Pardee), 1re l., 166; 2e l., 345; comité et 3e l., 1079, 1080.
Compagnie mexicaine de biens-fonds et d'irrigation: bill (n° 15) y relatif, (M. Pardee), 1re l., 166; 2e et 3e l., 1080.
Compagnie dite Canadian Economic Lubricant Company: paiements à elle faits, (int. Foster) 184, 196.
Compagnie dite New-York Lubricant Company: paiements à elle faits, (int. Foster) 196.
Compagnie dite London and Lancashire Plate Glass and Indemnity Company of Canada: bill (n° 27), 1re l., 304; 2e l., 462; comité, 2268; 3e l., 2268.
Compagnie de force motrice Niagara-Welland: bill (n° 33), 1re l., 491; 2e l., 822; comité 2717; 3e l., 2725.
Compagnie dite Royal Insurance Company: bill (n° 63), institution civile, 1re l., 1178; 2e l., 1443; adoption des modifications du Sénat, 7121.
Compagnie du pont de Fort-Erié à Buffalo: dépôt par M. German, d'un projet de loi (n° 69) pour l'autoriser, 1392; 2e l., 2725; 3e l., 3599.
Compagnie dite Canada Imperial Fire Insurance Company: bill (n° 76), en comité, 2724; 3e l., 2724; son nom est changé en celui de Canada National Fire Insurance Company (mot. Haggart), 2724.
Compagnie dite Canadian Accident Insurance Company: bill (n° 63), en comité, 2724, 2880; 3e l., 2880.
Compagnie d'assurance dite Canada Life Insurance Company: bill (n° 56); 1re l., 914; 2e l., 1442; comité, 2717, 2724; observ., 3178, 3216, 4394, renvoi au comité des ordres permanents, 4713; renvoi d'une motion la concernant, 5355; motion par M. Henderson, pour renvoi au comité des ordres permanents, 5707; rejet de la mot., 5757; disc. en comité général, 5759, 3e l., 6363.
Compagnie dite General Construction Company, chargée du dragage au quai de Chicoutimi, documents à ce sujet (mot. Ames), 2303.
Compagnie dite Hart Otis Car Company, Limited; bill (n° 92), concernant certains brevets, 1re l., 2131; 2e l., 2383.
Compagnie d'assurance dit Monarch Fire Insurance Company: bill (n° 82), 1re l., 2269.
Compagnie dite National Accident and Guarantee Company: bill (n° 103), 1re l., 2449; 2e l., 2726; 3e l., 6951.
Compagnie dite Prudential Trust Company, Limited: institution civile, bill (n° 91). 1re l., 2131; 2e l., 2725; observ. sur mot. d'ajournement, 5763; 3e l., 6373.
Compagnie de fabrication et de force motrice des Rapides des Cèdres: bill (n° 94), 1re l., 2238; 2e l., 2725; disc. en comité général, 3600; 3e l., 3810.
Compagnie sous-marine: brevet. bill (n° 77), 1re l., 1563; 2e l., 2269; disc. en comité général, 4780; 3e l., 5090.
Compagnie de pulpe de Chicoutimi (quest. Girard), 5147.
Compagnie d'assurance contre l'incendie British Colonial, dépôt du bill (n° 114), par M. Turriff, 3861; 2e l., 4064; 3e l., 4788.
Compagnie d'assurance contre l'incendie la Monarch: dépôt, par M. Beattie, d'un projet de loi (n° 82), la concernant, 1742; 2e l., 2269; 3e l., 4788.
Compagnie d'assurance contre l'incendie l'Imperial projet (n° 76) déposé par M. Haggart (Winnipeg), 1re l., 1563; 2e l., 1820.
Compagnie d'imprimerie Logberg: dépôt de doc. par l'hon. M. Murphy, 4265.
Cie dite Fidelity Life Assurance Company of Canada: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 190) la concernant, 6720; 2e l., 6952; 3e l., 7121.
Cie de force motrice de l'Ontario et du Michigan: 1re l., 491; 2e l., 1082 (explications sur un fait personnel par M. Sproule), 1177; discuss. en com. gén. du bill (n° 34) déposé par M. Conmee, 4713, 5567, 5626, 5841, 6258.
Cie dite Commerce Insurance Company: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 189) la concernant, 6720; 2e l., 6952; 3e l., 7121.
Cie dite Northwest Fish Company: (quest. Campbell), 7109.
Compagnie dite Mexican Transportation Company, Limited: bill (n° 168) (JJ), 1re l., 5908; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
Cie dite Prudential of Canada: dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 188) l'autorisant à changer son nom en celui de The Security Life Insurance Company of Canada, 6720; 2e l., 6952; com. gén., 7115; 3e l., 7117.
Cie d'assurance Royal Life : dépôt, par M. McCraney, d'un bill (n° 177) la concernant, 6179; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
Comptes publics: comité des, pas assez souvent convoqué, (int. Borden) 1254; renvoi de documents, 1563; adoption des 11e et 14e rapports, 6884.
Conflits industriels: dépôt, par M. Macdonell, d'un projet de loi (n° 113), 3770.
Conserves: fabriques de, inspecteurs, (int. Marshall), 867.
Conserves alimentaires: marchés passés par le gouvt. britannique pour fournitures, (int. Hughes) 1307; application de la loi, exemptions, transport, (int. Clarke), 162.
Conseil privé: appointements, (sub.) 400.
Convention complémentaire entre la France et le Canada: message de Son Excellence, 2270.

Convention entre la France et le Canada, 1907; pas encore entrée en vigueur, cause de ce retard, (int. Borden) 155, 172; documents y relatifs, (mot. Borden pour doc.) 164.
Cookshire: édifice public (sub.), 1365.
Cornwall: édifice public (sub.), 1434.
Correspondance étrangère du gouvernement (quest. Currie), 4208.
Costello, Thomas: emploi, (int. Worthington) 1241.
Cour d'échiquier: loi y relative, bill (n° 98) pour la modifier, 1re l., 2246; 2e et 3e l., 5623; dépôt, par M. Aylesworth, d'un bill (n° 151) la concernant, 4944; 2e l. et disc. en com. gén., 7077; 3e l., 7089.
Courriers convoyeurs: accidents (quest. Porter), 3676.
Cow-Bay (Port-Morien): havre, améliorations, (sub.), 2603.
Cow-Bay-Run et Osbornes: brise-lames (sub.), 2613.
Cribbin's-Point: quais (sub.), 2613.
Criminels déportés au Canada (quest. Herron) 1485.
Croiseur pour la protection des pêcheries de la côte du Pacifique (sub.), 7287.
Culture physique dans les écoles: lettre de lord Strathcona, 3380.
Cumming's Cove: quai (sub.), 1719.

DAWSON: logement du commissaire du Yukon (sub.), 1684; hôtel du commissaire du Yukon (sub.), 3409.
Dauphin: bâtiment public à (sub.), 1630.
Débats. disc. et adoption d'un rapport du comité, 1558; coût de l'impression (question Boyer) 1821; personnel du bureau de traduction (quest. Boyer) 1822.
Debec: personnel de la douane (quest. Crocket) 3864.
Défense de nos côtes et de nos ports de mer: (projet de résolution Foster), 578.
Défense navale du Canada: dépôt et disc. d'un projet de résolution de M. Foster, 3685; amendement Laurier, 3716; (quest. Foster), 4523.
Défence impériale (quest. R. L. Borden), 7282; conférence: dépôt de la correspondance entre le gouvernement et le Colonial Office, 7415.
Delaney, Mme: pension (sub.), 857.
Dépêches: transport de Gaspé à Percé (quest. Ames), 2744; à Sainte-Philomène, Châteauguay (quest. Monk), 2932; de Pictou aux îles de la Madeleine (quest. Fraser), 3222; dans le comté de Middlesex (quest. Elson), 3437.
Dépenses non prévues: crédit spécial (sub.), 3666.
Dépôt d'armes du 36e régiment (quest. Barr), 5150.
Dépôt de garanties des corporations: total, (int. Sifton), 258.
Députés nouveaux: M. Congdon (Yukon), 2238.
Desbiens, Thadée: entrepreneur, documents relatifs à la construction du quai de Chicoutimi (mot. Ames), 2283.
Dette publique: chiffre, augmentation, (int. Borden), 154; dette consolidée, (int. Ames), 361; dette publique, le 3 janvier 1909, (int. Ames) 1139.
Dickie, Alfred: réclamation pour dommages, (int. Stanfield), 1135.
Différends industriels: loi y relative (quest. A. C. Macdonell), 4889.
Digby: port, améliorations (sub.), 2613.
Dimanche: application de la loi relative à l'observance du, frais de certains appels à la commission des chemins de fer à ce sujet (sub.), 2186.
Discours du trône: M. l'Orateur, 9; discours, 10; prise en considération, (mot. Laurier) 12; adresse en réponse, (débat): M. Todd, 16; M. Joseph Turcotte, 21; M. R. L. Borden, 24; sir Wilfrid Laurier, 33; hon. G. E. Foster, 47; M. Cowan, 58; hon. L. P. Brodeur, 65; M. Barnard, 72; M. Burrell, 74; hon. R. Lemieux, 82; M. Ralph Smith, 98; M. Goodeve, 115; M. J. D. Taylor, 125; M. Lewis, 133; M. Glen. Campbell, 137; (motion Laurier demandant que l'adresse soit grossoyée et présentée à Son Excellence) 145.
Disraéli: quai, utilité (int. Lennox), 2920; (observ. Tobin), 2489; (int. Lennox) 2981.
Dorchester: addition au quai (sub.), 3422.
Douanes: remise de droits, sur combien de tonnes de marchandises, depuis 1898 jusqu'à 1908? (int. Sinclair) 174; allocation aux percepteurs, sur droits perçus, (sub.) 473; ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 611, 620; divers, (sub.) 640; inspecteurs des bureaux, (sub.) 640; service préventif secret, (sub.) 644; saisies, de 1904 à 1908, (mot. Barr pour doc.) 872; (droits de) à Hull (quest. Devlin), 1497; paiement de services rendus par certains préposés des, (sub.), 7299.
Doucet's-Landing: quai sur pilotis (sub.), 2687.
Douglastown: quai sur pilotis (sub.) 2691.
Dover: quai sur la rivière Petitcodiac (sub.), 1719.
Dragage: contrat McAvity et Mayes, recouvrement de deniers dont le gouvt. avait été frustré, (int. Lennox) 159, 173; (mot. Foster pour doc.) 268; dragage de la rivière Napanee, (int. Wilson) 351; dragage de la rivière Icelander, (int. Bradbury) 366; dragage de la rivière Nation, (mot. Broder pour doc.) 722; (int. Borden) 1242; dragage de la rivière Morsy, (int. Campbell) 861; dragage dans le port de Saint-Jean, N.-B., (mot. Foster pour doc.) 872; dragage dans le lac Winnipeg, (int. Bradbury) 915; dragage de la rivière Jésus, (int. Wilson) 1128; dragage à Saint-Jean, N.-B., marché Mayes, (int. Lennox) 1238; dépenses faites pour ce dragage, (int. Foster), 1246; à Indian-Point (N.-B.) (quest. Crocket) 1476; dans les Provinces maritimes (sub.), 3531; dans les prov. d'Ontario et de Québec (sub.), 3540; au Nouveau-Brunswick (mot. Foster pour doc.), 2267; dragage (mot. Daniel, idem), 2268; à Indian-Head (int. Crocket), 2924; Port-Arthur et à la rivière à la Mission (quest. Boyce), 6064; dans les Provinces maritimes (sub.), 6858.
Dragons canadiens: approvisionnement a Saint-Jean, P.Q. (int. Monk), 2928.
Dragues: drague de l'Etat sur travaux adjugés, en Nouvelle-Ecosse (int.) 2451; construction, coût, etc., des diverses dragues de l'Etat (mot. German pour doc.), 2745.
Drague "Northumberland": inscription de ses employés sur la liste électorale (int. Rhodes), 2538; nombre de ses employés, leurs noms et domiciles (int. Rhodes), 2980.
Dragueur "Industry": achat, déplacement, réparations, (mot. Foster pour doc.) 872; "Richelieu": renvoi de son capitaine, (int. Monk) 1250.

Dragueurs: achat (int. Foster), 151; dragueur à Selkirk (int. Bradbury), 501; réparations aux (sub.), 3530.

EAST-POINT, (I. P.-E.): phare de, (quest. Fraser), 3376.
Eatonville (N.-E.): quai à (quest. Rhodes), 4886.
Eaux navigables internationales: traité à ce sujet, avec les Etats-Unis, dépôt du texte, à quand? (int. Borden), 305; *voir* "traités," lettre T.).
Eaux navigables: dépôt, par M. Conmee, du bill (n° 150), relatif à la protection des, 4939; dépôt par M. Brodeur d'un bill (n° 152) modifiant la loi relative à la protection des, 5048; 2e l., et disc. en comité général, 5493; 3e l., 6434.
Eaux frontières, travaux de la commission des, (observ.) 6908, 6957.
Ecole de sciences appliquées (sub.), fondation, 2186.
Ecluses de Saint-André, Manitoba: pont (int. Bradbury), 2281.
Edifices fédéraux: chauffage (sub.), 1706; loyers (sub.), 1710; éclairage (sub.), 1709; salaires des employés (sub.), 1712; service d'eau (sub.), 1712.
Edifice parlementaire: travaux neufs et réparations (sub.), 3387.
Edifices loués pour l'administration (quest. Perley), 1644.
Edifices publics: à Sturgeon-Falls et à Sudbury (int. Gordon), 862; à Ottawa (sub.); nouveaux édifices, 1320; palais législatif, agrandissement et réfections, 1323; construction de salles d'armes (sub.), 1688.
Edifices publics au Yukon: travaux, loyers, salaires, etc. (sub.), 1713.
Edifices du Parlement: construction de la nouvelle aile, dépenses (int. Foster), 2271.
Edifices publics (sub.): loyers, etc., 2191, 2592; améliorations aux édifices publics de la Colombie-Anglaise, 2191.
Edifices publics fédéraux: améliorations, (sub.), 1635; construction et entretien (mot. S. Sharpe pour dépôt de doc.), 3230; au Nouveau-Brunswick (sub.), 3389.
Edifices publics dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Nord-Ouest (sub.), 1638.
Elections: Ontario-nord et Ontario-sud, dépenses (int. Sharpe), 2735; Montcalm (mot. Ames pour doc.), 2745; Saint-Jean-et-Iberville, réclamation (int. Monk), 2928; élections différées (projet de résolution Burrell), débat, 2984 et suiv.; mis aux voix et rejeté, 3044.
Elections fédérales: bill (n° 16), (M. Macdonell) pour modifier la loi des: suppression du dépôt de $200 et jour d'une élection générale déclaré jour de fête, 1re l., 166; brefs d'élection émis pour les districts électoraux de Comox-Atlin et de Carleton, (int. Borden) 345, 423; (int. Burrell) 718, 871, 920; paiement des employés d'élection, (int. Wright) 1126; listes d'électeurs pour le district électoral de Qu'Appelle, ayant servi à la dernière élection fédérale, (mot. Lake pour doc.) 1256; l'hon. M. Templeman (élu dans le comté de Comox-Atlin) certificat de son élection, (M. l'Orateur) 1303.
Elections partielles: M. Ed. Kidd, 1644; Wm Templeman, 1917.
Electorale (loi): dépôt d'un bill (n° 112), par M. Conmee, concernant les employés de chemins de fer, 3669.
Electricité: exportation d'énergie électrique, (int. Macdonell) 364; (sub.), 481.
Elévateurs à grain: exploitation par l'Etat (discuss. d'un proj. de rés. y relatif), 4215.
Elmwood, Man.: bureau de poste, achat d'un emplacement, (int. Bradbury) 501.
Emission de nouvelles actions du Pacifique-Canadien: observations, 1396.
Employés: nommés depuis 1908, (int. Foster) 147; (mot. Foster pour doc.) 371; (int. 1128; nommés en 1908 et transférés, (mot. Sharpe) 872; appointements en 1896 et en 1909 (int. Foster), 2270; augmentation invariable de $150, listes à ce sujet, où sont-elles? (int. Foster), 2469; destitution de certains employés: MM. A. Johnston, P. Ward et autres (int. Blain), 2514; traitement des employés publics (observ. Foster), débat, 2539 et suiv.; employés de la Chambre des communes, classification, erreur (M. l'Orateur), 2634.
Emprunts: emprunt de 1908, $21,000,000, qu'en a-t-on fait? (int. Foster) 153; emprunts jusqu'au 31 décembre 1908, et depuis 31 mars 1908, dette publique, augmentation, (int. Foster) 169; emprunts depuis 1er juillet 1896, (mot. Foster pour doc.) 179; emprunts temporaires depuis même date, (mot. Foster pour doc.), 179; fonds d'amortissement sur certain emprunt non soldé, formant, au 31 mars 1908, partie de la dette publique du Canada, (mot. Ames pour doc.) 180; obligations à titre d'emprunts temporaires, au 1er de chaque mois, depuis 1er d'avril 1907 au 31 déc. 1908, total, intérêt payé, etc., (mot. Ames pour doc.) 180, 1134; emprunt fédéral à 4 p. 100, fonds d'amortissement, et emprunts fédéraux, remboursement et renouvellement, (int. Ames) 573; partie de l'emprunt de 1907 destinée à la construction de travaux publics, (int. Ames) 705; frais relatifs à la négociation des, (quest. S. Sharpe) 1824, 2028; échéance prochaine (quest. Perley, 3864; à 4 p. 100 de 1874 (quest. Perley), 3864; (quest Perley), 3917; temporaires (quest. Foster), 1488; intérêt sur les (quest. Ames), 5154; frais y relatifs (mot. Sharpe pour doc.), 2283; (mot. Foster pour doc.), 2267; emprunt de janvier 1909, frais (int. Ames), 2744; frais des, (observ.), 4353; émission depuis 1907, 4353; dépôt, par M. Fielding, d'un projet de résol. tendant à autoriser le gouvt à contracter un, 6604; adoption de la résol., 7042; dépôt du bill (n° 191) y relatif, 7042; 2e l., 7042; disc. en com. gén., 7042; 3e l., 7156.
Engagement forcé des matelots (shangaïing) à Vancouver (quest. Cowan), 3682.
Engrais de ferme: bill (n° 110, 1re l., 3078; 2e l., 4684; disc. en com. gén., 5469.
Entrepôts frigorifiques: subventionnés (int. Armstrong), 2917; à Halifax, 3772; pour la boitte destinée à la pêche des grands fonds, (sub.) 7290.
Entreprises publiques: avis d'adjudication (int. Currie), 2926.
Equipages des bateaux brise-glace de l'Etat: adoption, après débat, d'une motion y relative, 1553.

Equity du Canada: dépôt, par M. Macdonell, d'un bill (n° 161) la concernant, 5246; 2e l., 5766; disc. en comité général, 6952.
Esquimault: station navale, influence exercée par le gouvernement pour faire maintenir cette station navale (int. Barnard), 368; fortifications (int. Barnard), 501.
Etablissement piscicole (quest. Campbell), 1481.
Etat-major impérial: (projet de création) (quest. Talbot), 1499.
Etibocoke: receveur de la poste (int. Wallace), 707.
Ewart, J. S.: mission en Angleterre et à La-Haye, (quest. Lake), 5914.
Explorateurs à la baie James (quest. Ames), 4945.
Expositions: subventionnées en 1908? (int. Paquet), 572; (sub.) 766.
Extradition: dépôt, par M. Aylesworth, d'un bill (n° 149) y relatif, 4881; 2e l., et disc. en comité général, 5505.

FACTAGE: services établis, dans villes, villages et campagnes depuis 30 juin 1908, (mot. Borden pour doc.) 164.
Fagin, Thomas: emploi (int. Monk), 2276.
Falconer, R. S.: emploi (int. Rhodes), 350.
Falsifications: bill (n° 107), pour modifier loi y relative, 1re l., 2631.
"Farm Weeds": livre publié à combien d'exemplaires? (int. Goodeve), 2918.
Fermes expérimentales: établies depuis le 1er janvier 1908, le gouvt. se propose-t-il d'en établir une dans le district de Québec? (int. Paquet), 163; nouveaux bâtiments et améliorations (sub.), 1690; travaux jusqu'aux (subs.), 3374; dépôt du rapport de 1908 par M. Fisher, 3915; (sub.), 6246.
Feux de prairies (int. Knowles), 6729.
Fenelon-Falls: gardien de l'écluse (int. Hughes), 1126.
Fièvre aphteuse: (int. Robb), 352.
Finances: ministère, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 404 et suiv.
Finance (loi de) provisoire: adoption, 4275; adoption d'une loi de finance, 7427.
Fleuve Saint-Jean et affluents: construction de quais (sub.), 3424.
Fleuve Saint-Laurent: amélioration du chenal canadien entre Kingston et Brockville (subs.), 3153; chenal, largeur et profondeur, dragage (int. Ecrement), 2272.
Florence Mining Company (observ.), 7260.
Foin, avoine et autres produits: importation des Etats-Unis viâ Kingston (int. Edwards), 1242.
Foley, T. P., emploi (int. Lake), 2452.
Fonctionnaires du dépt. de l'Agriculture (quest. Foster), 1487.
Foran, Wm: question au sujet de son successeur, 3557.
Forêt: comté de Soulanges, location (int. Lortie), 2739.
Forêts, voies fluviales et forces hydrauliques; adoption du 3e rapport définitif du comité permanent, 7259.
Fort Cumberland: (quest. Rhodes), 3682.
Fort Malden: vente du (quest. Currie), 6393.
Fort-William (sub.): améliorations au port et à la rivière, 2208.
Frai de poisson blanc pour le lac Winnipegosis, (quest. Campbell) 1481.
Franchise postale: usage abusif de la, 1748 et suiv. 1795.
Frappe du numéraire à la Monnaie: (quest. Macdonell), 1480.
Frontières interprovinciales: décision du Gouvernement à ce sujet, (int. Macdonell) 1134.
Fruits: importation des Etats-Unis en Colombie-Anglaise (quest. Burrell) 3436; observ. relatives à la loi de la marque des, 3557; inspecteurs (quest. Armstrong), 3677.
Fumage et salaison du poisson: entretien par l'Etat d'un établissement y relatif (sub.), 7293.
Fumigation: stations, (sub.) 854.
Fusils et cibles miniatures: distribution par le gouvt. (int. Hughes), 718.
Fusils étrangers, fusils suisses ou autres, importation (int. Worthington), 2516.
Fusils Lee-Enfield: nouveaux canons (quest. Currie), 6393.
Fusils Ross: combien acceptés et renvoyés? etc., (int. Northrup) 256, 347; (rép. de sir F. Borden) 577; emploi du fusil Ross à Bisley, (int. Worthington) 362; baïonnette du fusil Ross, (int. Worthington) 363, 1705; rapport du comité relatif aux armes à feu, y compris le fusil Ross, (int. Worthington) 497; en vertu de quelle autorisation le fusil Ross a-t-il été accepté et adopté? (int. Worthington), 1131; correspondance échangée entre miliciens, au sujet du fusil Ross, (mot. Worthington pour doc.) 1255; (quest. Northrup), 1490; (quest. Currie (Simcoe), 5147; d'Algoma (97e rég.) (quest. Boyce), 1490.
Fusiliers: d'Hastings, 49e bataillon, quartiers à eux réservés, à Belleville, (int. Porter) 1136.

GARDE-BESTIAUX sur les chemins de fer (quest. S. Sharpe), 1488, 1825.
Gabriel: capitaine au 36e régiment (quest. Barr), 5149.
Galerie nationale des arts (quest. Boyce), 6392
Garthby: quai sur lac Aylmer (sub.), 2693.
Gaspé: quai en eau profonde (sub.), 2694.
Gaz et éclairage électrique: inspection, appointements, (sub.) 478.
Gendarmerie à cheval: caserne à Calgary, emplacement, (int. McCarthy) 864; refus de scrip à la gendarmerie, (int. Hughes) 1125; (sub.), 3866, 3874, 3875.
Georgetown, (I.P.-E.): agent du dpt de la Marine, (quest. Fraser) 3377, édifice public (subs.), 1364.
Glace-Bay: édifice public (sub.), 1359; améliorations au port (sub.), 3419; feux de direction, (quest. Maddin) 5921; levée des boîtes aux lettres (quest. Maddin), 6064.
Glencoe: édifice public, (sub.) 1436, 1443.
"Glimpses of Northwestern Canada" brochure (quest. Ames), 4888.
Glissoires et estacades de la Saskatchewan (sub.), 6866.
Goderich: port de, réparations aux jetées (sub.), 3142.
Gorman, L. F.: montant requis pour le rémunérer de ses services d'observations météorologiques à Ottawa (sub.), 7324.
Gouverneur général: bureau du, appointements, frais de gestion, (sub.) 420; déclarations de sir Wilfrid Laurier relatives à la prolongation de ses fonctions, 5625.

Graham's-Pond, (I.P.-E.), travaux (sub.), 2650.
Grains de semence: crédit de $25,000 voté pour en acheter, comment dépensé? (int. Foster), 150; (mot. Foster pour doc.) 372; pour encourager la production et l'emploi des, (sub.) 6173.
Grains du Manitoba: dépôt, par M. Currie, d'un bill (n° 173) modifiant la loi y relative, 5911.
Grand-Bend: quai, pas de chaussée d'accès (int. Armstrong), 2734.
Grand Bras d'Or: quai, pilotis et réparations (sub.), 2595.
Grande rivière Sainte-Anne: travaux à son embouchure (sub.), 3074.
Grand-Etang: travaux au chenal (sub.) 3419.
Grand-Tronc: dette du, au Canada (quest. Cowan), 3220; actions du (quest. Middlebro), 3861; charge sur l'actif (quest. Perley), 4460.
Grand-Tronc-Pacifique (embranchement du) au lac Supérieur: discussion générale du proj. de loi (n° 30) y relatif, 1441; (question Borden, 1476; (origine du projet du) (quest. Lennox), 1648; question relative au coût des sections des prairies et des montagnes (observ. par M. R. L. Borden), 3442; nationalité des employés (quest. Sifton), 3216; travaux dans les districts B. et F. (mot. Lennox pour dépôt de doc.) 3231; discussion d'un projet de résolution sur un prêt de l'Etat au, 3773, 3811, 4276; discus. en com. gén. 4300; adoption, 4346; dépôt par M. Fielding, du bill 128, y relatif, 4346; discuss générale, 5366, 5423; 2e l. et disc. en com. gén. 5455, 5518, 5581, 5768, disc. sur la 3e l., 5857; amendement Borden rejeté, 5875; salaires en souffrance (quest. J. D. Taylor), 5914; travaux sur la section du lac Supérieur (quest. Middlebro), 4520; dépenses en 1908-1909 (quest. Foster), 4523; prêt (quest. Middlebro), 4524; dépôt du bill (n° 140) relatif à la compagnie des embranchements du, 4650; 2e l., 4788; 3e l., 5767; dépenses sur la division de l'Est (quest. Foster), 4881; ouvriers venus de la Sibérie pour travailler sur le (quest. J. D. Taylor), 5154; différends relatifs à la classification et autres matières, 5155, 5248.
Greenwood et Grand-Forks: bureaux de poste, emplacements, (int. Burrell) 859.
Gretna, Man.: quarantaine, coût des bâtiments, (int. Sharpe) 869.
Grève des houilleurs dans l'Ouest: (quest. Geo. Taylor), 4348.
Grey, Franklin Montgomery: dépôt par M. Rankin, l'un bill (n° 132) relatif à certaines lettres patentes, 4453; disc. en com. gén., 5138, 3e l., 5287.
Griffith, William: (quest. Taylor, Geo.), 1494.
Grosse-Ile: quarantaine (sub.), 3394.
Guerre sud-africaine: scrip aux volontaires, certificats délivrés, ingérence des employés, etc., (int. Foster) 149; (int. Sharpe) 569; concessions de terre aux vétérans (observ. Lennox), débat, 2343; nombre de certificats émis (int. Edwards), 2983.
Guysborough: édifice public (sub.), 1360.

HACHES: importation de manches de haches en noyer et en frêne (int. Elson), 1308.
Halifax: hôtel des postes, reconstruction (int. Crosby), 859; édifice de la douane, coût (int. Crosby), 860; édifices publics (sub.), 1360 et suiv.
Hand-Mills, Alberta: bureau de poste (mot. Magrath pour doc.), 2284.
Hanora: quai (quest. Smyth), 6725.
Harvey: quai (sub.), 1719.
Haut-commissaire à Lonndres: bureau, appointements et dépenses casuelles (sub.), 406.
Hécate, détroit d' (C.-A.): (quest. R. L. Borden), 5137, 5249.
Heures de travail: retrait du bill n° 22, y relatif, 5249.
Hickman, W. A.: (quest. J. D. Taylor), 3229.
Higgs: jeune immigrant, renvoyé de Montcalm aux Etats-Unis (int. Taylor), 153.
Homards: conserves (int. Sinclair), 346; pêche et mise en boîte, dans l'Ile du Prince-Edouard (int. Fraser), 1135; permis pour pêche et mise en conserve sur littoral de l'I. P.-E. (mot. Fraser pour doc.), 2282; capture des (quest. R. L. Borden), 5054.
Homesteads: à l'ouest du lac Winnipeg (quest. Bradbury), 3438.
Hope, Geo. D.: comptable, appointements (sub.), 1236.
Hôpitaux de marine (sub.), 7286.
Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface (sub.), 7380.
Hot-Springs, près Banff: chemins, ponts et autres travaux (sub.), 1235.
Hôtel du Grand-Tronc: emplacement (int. Borden), 13; titre et prix (int. Foster), 153.
Houille: marché national (discussion d'un projet de résol. y relatif) déposé par M. D. D. McKenzie, 3264.
Humboldt: comptes électoraux (quest. Lake), 1832.
Hygiène publique: création d'un conseil d'hygiène publique (projet de résolution Black), débat, 1141 et suiv.

ILE de la baie de Rutherford: conflit relatif à la propriété des, (quest. Smyth), 6725.
Ile au Héron: quai (sub.), 1719.
Ile Fish: phare (quest. Fraser), 7120.
Ile Flint: signal de brume (quest. Maddin), 5922.
Ile Manitouline: téléphone (quest. Smyth), 6724; quai d'Honora (quest. Smyth), 7418.
Ile Margaree: phare à l' (quest. G. Taylor), 6395.
Ile Panmore: accès au quai de, (quest. Fraser), 6721.
Ile du Prince-Edouard: état des communications avec l': observ., 6768.
Ile Saint-Joseph: quai (int. Boyce), 356; réparations au quai; débarcadère de Richard (sub.), 5153.
Ile Vancouver: route sur le côté ouest (subs.), 7323.
Ile de Wolfe: canal de l', (quest. Edwards), 3218.
Iles de la baie Georgienne (quest. Wright), 4213.
Iles de la Madeleine: brise-lames et piliers (sub.), 2701.
Iles Soulanges: changement de nom (int. Lortie), 2918.
Immeuble Lindsay, Ottawa: achat par le gouvt. (int. Monk), 717.
Immigrants: dont on a empêché le débarquement (int. Lennox), 506; immigrants rapatriés, etc., en 1907-1908 (int. Paquet), 714; immigrants arrivés de différents pays, en 1907-1908 (int. Paquet), 715; arrivés au cours du présent exercice (quest. Macdonell), 1483; arrivés par voie indirecte (quest. Lennox), 2026; dépenses relatives au rapatriement

Immigrants.—*Suite.*

(quest. Monk), 2086; inspecteurs des, domiciles, appointements, etc. (mot. Herron pour doc.), 2282; immigrants nécessiteux, à Toronto, article de l' "Evening Telegram" (int. Russell), 2467; immigrants recrutés en Allemagne, catholiques seulement, article du "Mail & Empire" (int. Sproule), 2826.

Immigration: domiciles, appointements, etc., des agents (mot. Macdonald pour doc.), 2282; traitement infligé aux Canadiens par les agents (observ. Lalor), 2367 et suiv.; impressions et annonces (int. Wilson), 2515; primes (quest. Verville), 3918; agents (quest. Paquet), 4211; traitements des agents (sub.), dépenses casuelles des agences (sub.), 7337; dépenses générales (sub.), 7359; bill (n° 17) pour modifier la loi y relative, 1re l., 251; disc. gén., 2121, 4652; 2e l., 5484; disc. en com. gén., 6435; réglementation de l'immigration, décrets du conseil à ce sujet: (int. Lennox), 261, 262; immigration japonaise, paroles de M. R. L. Borden rapportées par le "Globe", de Toronto, (explications par M. R. L. Borden), 304; immigration de sujets britanniques (int. Lennox), 505; primes à l'immigration, en 1907-1908 (int. Paquet), 714; agents en France (int. Paquet), 715; immigration et rapatriement (mot. Paquet), débat, 872 et suiv.; immigration des Orientaux dans la Colombie-Anglaise, commission royale à ce sujet (int. Taylor), 1311, 1318.

Importations: de manches de fourches, de haches, de houes, de marteaux, etc., en noyer et en frêne, en 1908 (int. Elson), 1308.

Importations: au Sault Sainte-Marie: (int. Boyce), 357; (quest. Sinclair), 1829.

Importations et exportations: chiffre total des, (quest. Foster), 4522.

Indiens, (sub.): secours, soins médicaux, couvertures et vêtements, écoles, 1029, 1030, 1043; arpentages sur terres indiennes, 1043, 1070; aide à l'agriculture, 1047; frais judiciaires, 1047; rentes et administration, 1052; secours, grains de semence, soins médicaux, appointements, 1052, 1053, 1058; rentes, instruments aratoires, outils, bestiaux, 1056, 1059; provisions pour Indiens nécessiteux, moulin à farine et scierie, dépenses générales, 1065, 1071; appointements et secours, 1201; arpentage des réserves, 1207, 1210; écoles, 1204; au Yukon, 1223; inspecteur et évaluateur de bois, 1223; frais de voyages et écritures pour les inspecteurs, 1224; secours aux Indiens indigents dans districts éloignés, 1231.

Ingénieur général consultant: bureau (sub.), 407.

Inspection des navires par l'Etat: dépôt par M. Lewis, d'un proj. de loi (n° 73) y relatif, 1393.

Inspecteurs des immigrants (quest. Herron), 1486.

Installations frigorifiques: dépôt par M. Fisher, du bill (n° 147) y relatif, 4712; 2e l., et disc. en com. gén., 7074; 3e l., 7075.

Intercolonial: recettes en 1907 et 1908, (int. Foster) 168; projet d'affermage, (int. Borden) 171; concession de droit de parcours sur l'Intercolonial, (int. Emmerson) 171; employés nommés, leur emploi, etc., jusqu'à fin de décembre 1908, (mot. Foster pour doc.) 179, 303; (int. Borden) 254; combien d'hommes ne faisant pas partie du personnel régulier ont été employés à Truro dans les quatre derniers mois de 1908? (int. Stanfield) 255, 346; commis aux marchandises, la décision de la commission d'enquête à leur sujet a-t-elle été acceptée par le Gouvt? (int. Macdonell) 258; employés à Moncton, (int. Emmerson) 348; droit de circulation sur l'Intercolonial, demandes à ce sujet, (int. Emmerson) 370; embranchements, rapport des commissaires à ce sujet, (int. Emmerson) 370, 700; proportion du trafic à destination de l'Est, (int. Sinclair) 557; doublement de la voie près d'Amherst, (int. Rhodes) 557; nouvelle gare à Truro, (int. Stanfield) 870; vitesse des trains-poste, (int. Emmerson) 918; embranchements, impression des rapports à ce sujet, (int. Emmerson) 923; (mot. Emmerson pour doc.) 929; demande des commis du service des marchandises (quest. Stanfield), 1649; durée de la journée de travail (quest. Stanfield), 1823; indemnité pour dégats mot. Rhodes pour dépôt de doc.) 3230; voie accessoire à Moncton, (subs.) 3090; réclamations, (sub.) 3095; pour renforcer les ponts (sub.), 3101; améliorations à Sackville, (sub.) 3105; agrandissement des installations à Halifax, (subs.) 3105; déviation de la ligne de Sydney-Mines à River-George, (sub.) 3107; approvisionnement d'eau, (sub.), 3118; amélioration de la voie, (sub.) 3118; améliorations à Sainte-Rosalie, (sub.) 3119; améliorations à Drummondville, sub.) 3120; commis aux marchandises, différend, arbitrage (int. Crosby), 2246; employés groupés par classes (int. Stanfield), 2278; réclamations d'indemnités contre l'Intercolonial, règlement (int. Rhodes), 2279; location des embranchements de l'Intercolonial (observ. Daniel sur mot. Emmerson), 2284; débat sur mot. Emmerson à ce sujet, 2284 et suiv.; papeterie et impressions (int. Stanfield), 2508; fraudes (int. Blain), 2828; situation du réseau (exposé par l'hon. M. Graham), 2829 et suiv.; (sub.) doublement de la voie, 2913; amélioration à Loggieville, 2914; agrandissements, etc., à Truro, 2914; dépôt de locomotives à la Rivière-du-Loup, (sub.) 3120; améliorations à Campbellton, (sub.) 3122; travaux à Troherts, (sub.) 3123; à la pointe Tupper (sub.), 3123; croisement souterrain à Eastville (sub.), 3128; matériel roulant (sub.), 3123; machines (sub.), 3123; destitution et réinstallation d'employés (mot. Foster pour dépôt de doc.) 3231; préposés aux marchandises (observ.), 3445; entreprise Wallberg à Moncton, coût des travaux (quest. Crocket), 3675; travaux du cap Saint-Ignace (quest. Roy), 3677; destitutions d'employés, 3773; conseil de conciliation (quest. Taylor), 4946; conseil d'administration (quest. Emmerson), 5054; recettes au Cap-Breton (quest. Maddin), 5917; recettes et frais d'exploitation (quest. Foster), 5927; affaire Gillis (quest. J. D. Taylor), 6394; frais d'exploitation (sub.), 7327; employés (quest. Borden), 7015. (*Voir* ch. de fer, à la lettre "C".)

Intérieur: ministère, appointements des employés, (int. Foster) 560, 1123; rapport du ministère, dépôt, (int. Wilson) 923; (dépôt), 1076.; traitements et dépenses casuelles, (sub.), 6558; services techniques (sub.),

Intérieur—*Suite.*
6575; administration du Yukon (sub.), 6584; terres fédérales, gestion, (sub.), 6585 études hydrographiques (sub.), 6595; traitements du service extérieur, (sub.), 6596; publicité, (sub.), 6596; terres domaniales (sub.), 6597.
Inverness (Cap-Breton) port: (quest. G. Taylor), 4885; port de, (quest Maddin), 6721.

JACOBS, Macdonald F., Caughnawaga: (mot. Boyce pour dépôt de doc.), 1500.
Joliette: salle d'armes (sub.), 1366.
Journaux libéraux: lettre hebdomadaire aux, (quest. J. D. Taylor), 2027.
Judge, H. A., détective, (quest. Beattie) 1478.
Juges, des cours de comté et de district: dépôt, par l'hon. M. Aylesworth, d'un proj. de résolution les concernant, 6428; adoption du projet de résol., 7106; dépôt par M. Aylesworth, d'un bill (n° 193) les concernant, 7106; 2e et 3e l., 7106; nouveau juge de cour de comté au Manitoba (int. Roche), 360.
Julien, Wm., indemnité (sub.), 3541.
Justice: ministère, rapport, (dépôt) 13; appointements, (sub.) 465 et suiv.; dépenses casuelles, (sub.) 469 et suiv.

KELLER, Evelyn F.: dépôt du bill (n° 129), tendant à faire droit à, 4425; 2e l., 4684; 3e l., 5093.
Kingston: constructions sur les terrains militaires (int. Edwards), 574; terrains achetés près de Kingston, de qui (int. Edwards)? 575; hôpital vétérinaire, construction, coût, etc. (int. Edwards), 2271 ; travaux publics, bâtiments, à Kingston, coût (observ. Edwards), 2636; (sub.): (explic. Pugsley), 2714; pénitenciers, habitation du sous-préfet (int. Edwards), 2737; collège militaire royal (agrandissement) (sub.), 1459 ; écuries (sub.), 1463; agrandissement des installations (sub.), 1592; hôpital vétérinaire de sub.), 1621; (mot. Edwards pour dépôt de doc.), 2029; approvisionnement des batteries (quest. Edwards), 4457; charbon pour le pénitencier (quest. Edwards), 4458; garde des prisonniers (quest. Edwards), 4458; fourniture des pommes de terre au pénitencier (quest. Edwards), 4459. (*Voir* Collège militaire royal à la lettre " C.")
Knowlton: édifice public (sub.), 1374.
Kouchibougouac : améliorations au port (sub.), 1720.

LABERGE, Alphonse: concession (mot. M. C. Roy pour dépôt de doc.), 4214.
Lacas, Emile: (quest. G. Taylor), 4883.
Lac Dauphin: abaissement du niveau (sub.), 3171.
Lac Fairy: réserve, location (int. Jameson), 2981.
Lac Manitoba: abaissement du niveau de l'eau (int. Campbell), 2741.
Lac Saint-François (Beauce): quai (sub.), 2698.
Lac Saint-Jean: dragage, piliers, etc. (sub.), 2700.
Lac Simcoe et lac Couchiching: abaissement du niveau (int. Sharpe), 2935.
Lac du Bonnet: pêche de l'éturgeon, conditions favorables (int. Bradbury), 559.
Lac Simcoe et Couchiching: abaissement du niveau, (int. Sharpe), 571; (mot. pour doc.), 722.
Lac Nipissingue: débordement, dommages, (int. Gordon), 862.
Lac Nipissing: améliorations de la navigation entre West-Bay et Monetteville (sub.), 3497.
Lac Stoney: rehaussement du niveau de l'eau, dommages (int. Sexsmith, 870; quais, coût (int. Sexsmith), 1123.
Lac-Noir: receveur de la poste (quest. G. Taylor), 5152.
Lac Saint-Jean: opérations de la société de colonisation et de rapatriement (mot. Girard pour dépôt de doc.), 4214.
Lachine: travaux au quai et aux bassins du canal (sub.), 1652; pour boucher les fissures dans le mur du nord du canal à la Côte Saint-Paul (sub.), 1658; mur nord du bassin n° 2 (sub.), 2016.
Lachute: édifice public (sub.), 1374.
Lachute-Mills: bureau de poste, correspondance à ce sujet (mot. Perley pour doc.), 165.
Lainages: observ. sur l'industrie y relative, 4355, 4396; nombre de filatures en 1896 et en 1908, laine employée, etc., filatures de Montréal devant fermer leurs portes (int. Lennox), 2738.
Laine: laine brute, inspection, droits, etc. (int. Lennox), 156; brute, importation (int. Lennox), 156; nombre de filatures de laine au Canada, en 1896 et chaque année depuis; laine canadiennne y employée (int. Lennox), 156.
Lake, sir P.: discours (int. Talbot), 1124.
Lakefield: quai, coût (int. Sexsmith), 1123.
Langue française: emploi à l'égal de la langue anglaise dans la province de Québec: pétitions à cette fin (int. Paquet), 261.
Lansdowne, salle d'exercice (int. G. Taylor), 5915.
Laprairie: brise-glace (sub.) 3067.
LeBel, Achille: réclamation contre l'Intercolonial (quest. Gauvreau), 3439.
Leblanc, J. O.: destitution (int. Crocket), 2744.
Leonardsville: quai (sub.), 1720.
Léproseries: de Tracadie et de l'île d'Arcy (sub.),854.
Lethbridge: édifice public (sub.), 1639.
Lettres patentes de certaines terres (quest. Staples), 5156.
Lévis: bassin de radoub, insuffisant (int. Paquet), 194; (sub.): quai en eau profonde, 2227; maître de poste de (quest. Monk), 4884.
Ligne panbritannique (All Red Line): projet, où en est-il rendu? (int. Borden), 154; (mot. Borden pour doc.), 164; (quest. Foster), 7416.
Lismore: quai, (int. Rhodes), 1139.
Listes électorales: coût (int. Boyce), 358; de Parry-Sound, revision en 1908, coût (int. Arthurs), 704.
Little-Current: amélioration du chenal du nord de la baie Georgienne (sub.), 3147, 3491.
Little-Narrows: quai (sub.), 2617.
Little-River: quai, coût (int. Jameson), 503; quai (sub.), 3420.
Livres: entrés au Canada, sous le régime du tarif de préférence (int. Armstrong), 2734.
Lorneville: quai (sub.), 1720.
Lowndes, Charles Bowerbank: dépôt du bill (n° 144) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 4788, 3e l., 5146.
Lumière du jour, utilisation, bill (n° 108) y relatif, 1re l., 2632; utilisation (observ. sur le bill 108), 3386; 2e l., 3668; renvoi au comité, 3669.

MACKENZIE-KING, M.: mission en Chine (quest. Sproule), 4349; (quest. Schaffner), 6724.
Mackey's Station: bureau de poste, (int. Armstrong) 573.
Magistrature de Québec: anciens juges de la cour supérieure et du banc du roi (quest. Delisle), 5919.
Main-d'œuvre: étrangère, le Gouvt. va-t-il modifier la loi y relative? (int. Lennox) 173.
Malagash, N.-B.: transfert des dépêches (quest. Rhodes), 5925.
Manitoba: frontière, extension, pétition à ce sujet (observ. Roche), débat, 2361 et suiv.; frontières (quest. Roche), 3680.
Manufactures: industrie manufacturière au Canada, (int. Lennox) 158.
Marchandises: transport par eau, bill (n° 105), 1re l., 2825; 2e l., 7107; transport entre Canada et Angleterre (int. Sproule), 2925.
Marine et Pêcheries: ministère, administration, dépôt du rapport de l'enquête faite par l'hon. juge Cassels (mot. Borden pour doc.), 7; (dépôt), 15; achat des fournitures, nouveau mode (int. Foster), 146; poursuites au criminel contre personnes reconnues coupables, devant l'hon. juge Cassels, d'avoir fraudé le gouvt. (int. Lennox)? 159; coût de l'enquête Cassels (int. Foster), 174; fournitures, mode d'achat (int. Foster), 175; appointements (sub.), 400 et suiv.; impression des dépositions prises dans l'enquête Cassels (int. Borden), 423; impression et distribution du rapport, enquête Cassels (int. Borden), 577, 666; employés du ministère dans le comté d'Halifax (int. Borden), 703; rapport du ministère (dépôt), 777; employés du ministère à Halifax (int. Borden), 921; 1139; abolition du patronage, communication à M. le juge Cassels par le ministre à ce sujet (int. Foster), 922; comptabilité du ministère (quest. Lennox), 1830, 2026; dépt. des achats (quest. Cowan), 2084; achat des fournitures (quest. S. Sharpe), 321; adjudicataire de fournitures (quest. S. Sharpe), 3673; appointements (subs.), 3900; dépenses casuelles (sub.), 3914; discus. d'une int. sur la question du dépt., 3919, 4018, 4064; rejet de l'amendement au scrutin, 4152; rachat de fournitures, explications de M. Brodeur sur un fait personnel, 4266; capitaines au service du ministère (quest. Lachance), 4944; chantiers de construction de l'Etat à Sorel (quest. G. Taylor), 4952; entretien de steamers de l'Etat (sub.), 6998; dépenses de nolisation du "Lord-Kitchener" (sub.), 7001; brise-glace dans le détroit de Northumberland (sub.), 7002; récompenses pour sauvetages (sub.), 7004; enquêtes sur les naufrages (sub.), 7007; suppression des obstacles dans les rivières navigables (sub.), 7008; service d'observation des marées (sub.), 7008; subventions à des compagnies de sauvetage (sub.), 7009; patrouille dans les eaux du nord (sub.), 7010; organisation d'une milice navale et entretien du "Canada" (sub.), 7012; chenal du Saint-Laurent (sub.), 7214; achat de terrains pour chantiers à Sorel (sub.), 7222; pour compléter l'outillage de dragage du Saint-Laurent (sub.), 7223; quais sur le Saint-Laurent (sub.), 7225; salaires aux gardiens de phares (sub.), 7227; service des phares et des côtes (sub.), 7227; phares et aides à la navigation (sub.), 7243; steamer pour l'approvisionnement des phares et de bouées dans les Grands lacs et la baie Georgienne (sub.), 7249; brise-glace dans la baie du Tonnerre et le lac Supérieur (sub.), 7254; achat d'un terrain à St-Jean (N.-B.) (sub.), 7255; service météorologique (sub.), 7255; relevés hydrographiques (sub.), 7256.
Marine et Pêcheries—*Suite.*
Marine marchande: dépôt, par M. Brodeur, d'un bill (n° 131) y relatif, 4352; 2e l. et disc. en com. gén., 5485; dépôt, par M. Edwards, d'un bill (n° 179) y relatif, 6185.
Maritime Dredging Company: (quest. Daniel), 7120.
Markham: édifice public (subs.), 1464; édifice public (quest. Wallace), 6724.
Meaford: améliorations du port (sub.), 3502.
Medicaments brevetés: application de la loi (quest. Séguin), 3676.
Mégog: édifice public (sub.).
Mercredi des Cendres: vacances (mot. Laurier), 1395.
Messages de Son Excellence: (M. l'Orateur), ouverture de la session, 819; commission d'économie interne, institution, 167; budget, 344; convention complémentaire entre le Canada et la France, 2290; budget supplémentaire, 2776; message relatif aux budgets supplémentaires, 6398.
Message du Sénat: relatif à l'adoption des bills 79 et 117, 4348.
Métis des Etats-Unis: ceux qui ont reçu du scrip (mot. Bradbury pour dépôt de doc.), 1836.
Middle-River: prolongement des digues (sub.), 2617.
Milice, ministère: dépenses imputables sur le capital depuis 1895 (mot. Ames pour doc.), 165; service annuel (int. Worthington), 361; camps militaires des Cantons de l'Est (int. Worthington), 362; exercices annuels (int. Hughes), 719; exercices dans les universités (int. Hughes), 719; dépôts d'armes, combien d'officiers en fournissent à leurs propres frais (int. Sharpe), 869; appointements (sub.): mémoire de sir F. Borden au sujet de la milice, 2370 et suiv., 2437 et suiv.; dépenses casuelles, 2439, 2445; achat d'armes, munitions et fournitures, champs de tir, etc., 2439; exercices annuels, 2442; gratifications, 2445; soldes et allocations, 2448; matériel de guerre, 2448; entretien des propriétés militaires, 2445 et suiv.; milice active, équipement et munitions des corps permanents (int. Hughes), 2510; dépenses faites par le ministère des Travaux publics au sujet de la Milice (int. Foster), 2514; solde à Halifax, en retard (int. Crosby), 2827, 2935; inspection du corps permanent d'Esquimault (int. Barnard), 2935; dépenses (quest. Middlebro), 4882; appointements (sub.), 4273; paie et allocations (sub.), 6989; service de l'intendance (quest. Sproule), 7117.
Mill's-Point: quai (sub.), 1720.
Mines: (dépt. des), appointements, (sub.), 3884.
Mineurs de l'Ouest: quest. par M. McCarthy, relative à la grève des, 5625.
Minasville: quai (sub.), 2620.
Miner, Bill: évasion (int. J. D. Taylor), 369, 1257; (int. Meighen) 1247; évasion, (observ.), 1918; 1977; évasion (int. Taylor), 2743; (quest. J. D. Taylor), 5154.

"Minto": (quest. Rhodes), 2086.
Mistook: quai (sub.), 2701.
Moncton: agrandissement du quai (sub.), 1720.
Monetteville: canal projeté près de (quest. Gordon, Nipissing), 1647.
Monnaie royale: coût et fonctionnement, (int. Foster) 152; (mot. pour doc.) 372; nombre de pièces de monnaie frappées jusqu'au 1er janvier 1909, argent brut offert en vente aux autorités de la Monnaie en 1908, (int. Armstrong) 256.
Monnaie: frappée au Canada de 1905 à 1908, circulation de la monnaie américaine, (int. Beattie) 914.
Montréal: droits de quaiage, (int. Gervais) 920; renvoi des employés de la commission du port, (int. Gervais) 920; (port de), commissaires du, (dépôt d'un projet de résolution par M. Fielding) 3380; améliorations en aval du courant Sainte-Marie et paiement à W. J. Poupore (sub.), 3554; commissaires du port de: dépôt par l'hon. M. Brodeur, d'un bill (n° 154) les concernant, 5049; disc. générale, 5503; 2e l., 5504; disc. en com. gén., 6884; 3e l., 6908; dépôt par M. Brodeur et adoption d'un bill (n° 192), les concernant, 7077; station postale de la partie est (sub.), 1375; droits de port, (quest.), 1496; bureau de poste (agrandissements, etc.) (sub.), 1390; autonomie municipale (quest. de privilège), 1743; entrepôt de vérification (sub.), 3395.
Montréal (commission du port de): dépôt par M. Brodeur d'un bill (n° 154) y relatif, 5049.
Moore, Isaac: dépôt du bill (n° 145) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 4788; 3e l., 5146.
Motion d'ordre: priorité des affaires gouvernementales, 4265.
Muir, Alex.: monument à (quest. Macdonell), 5357.
Musée Victoria à Ottawa: continuation des travaux de construction (sub.), 1346 et suiv.; coût de spéciments (sub.), 7409.
Musique du 36e régiment: (quest. Barr), 5148.
McCloy, Washington R.: bill (n° 169) (MM), à l'effet de donner au commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à, 1re l., 5908; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
McQuoid, Laura. dépôt par M. Carvell du bill (n° 181) la concernant, 6387; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
McGregor's Creek: réfection des ouvrages riverains de protection à Chatham (sub.), 3149.
McKenzie, Calvin: emploi sur l'Intercolonial (int. Rhodes), 2273.
McKenzie, Daniel: (quest. Arthurs), 4887.
McPhaiden, capitaine D., (quest. Cowan), 2084.

NAPPAN: station agronomique (question Rhodes), 5924.
Naufrage-Pond, I. P.-E.: travaux (sub.), (observ. Fraser), 2651, 2655.
Navigabilité: de la baie de Dixon, de Tucket's-Inlet et du port de Prince-Rupert, rapports (int. Cowan), 2737.
Navigation dans la Nouvelle-Ecosse (question Jameson), 5925.
Navires: ligne de charge des navires fréquentant les eaux du Canada; bill (n° 45), 1re l., 698; de guerre anglais démodés mis à la disposition du Canada (int. Barnard), 2513; navires canadiens, droits sur réparations faites en pays étrangers (int. Currie), 2923; brise-glace pour le Northumberland et le service des phares dans les Grands lacs (mot. Currie), 3232; canadiens, réparations
Navires—*Suite.*
(quest. Currie), 3228, 3378; quarantaine pour remplacer l' "Argus" et le "Challenger" (sub.), 6176; en acier, primes pour la construction des, (quest. Crosby), 6396.
Négociations commerciales avec l'Allemagne (observ. par M. Monk), 4354.
New-Glasgow: édifice public (sub.), 1362.
New-Market: dépenses pour le canal (quest. Wallace), 2021; disc. d'une int., 3288; évaluation des terrains, (mot. Lennox pour dépôt de doc.), 3231; reprise du débat relatif au creusement du canal, 3342; amendement Wallace rejeté au scrutin, 3357; canal (question Lennox), 3440; canal entre le lac Wilcox et la ville de (quest. Wallace), 5421.
New-Westminster: pénitencier, évasions (int. Smith), 2930; cale de radoub (quest. J. D. Taylor), 3223.
Nickel: droit d'exportation (quest. J. D. Taylor), 5919.
Nicolet: réparation au port (sub.), 3432.
North-Bay: inspecteur des postes (quest. Gordon, Nipissing), 1646.
North-Head: débarcadère (sub.), 1722.
Numéraire: réserve (int. Perley), 915.

OBSERVATOIRE astronomique d'Ottawa: nouveaux édifices (sub.), 650 et suiv.
Okanagan: réseau télégraphique (sub.), 3541.
Olin, Charles: voyage en Suède (int. Goodeve), 917; (mot. pour doc.), 928.
Ontario: canaux du Saint-Laurent, bureau local (sub.), 1661.
"Opportunities in Canada": combien d'exemplaires de ce livre a-t-on fait publier? (int. McCarthy), 713; éditeurs du livre portant ce titre (int. McCarthy), 2280.
Orateur, (M. Charles Marcil), élu, 2.
Orateur-suppléant: élection de M. G. R. McIntyre à ce poste (mot. Laurier), 145.
Or et argent: marquage, application de la loi de 1908 (sub.), 854.
Orientaux dans la Colombie-Anglaise (quest. Ralph Smith), 2027; explications de sir Wilfrid Laurier, 2087.
Oromocto: quai, coût (int. Crocket), 2450.
Oshawa: port, recettes perçues (int. Hughes), 2506, 2827; acquisition du port (quest. Hughes), 2025; recettes et dépenses (quest. Hughes), 2083, 3221, 3384.
Ostréiculture (sub.), 7289.
Ottawa: édifices publics (loyers, entretien, préposés aux ascenseurs) (sub.), 1692; éclairage (sub.), 1693; terrains (sub.), 1693; chauffage (sub.), 1693; parc de la côte du Major (sub.), 1694; enlèvement de la neige (sub.), 1697; réparations et mobilier (sub.), 1697; service téléphonique (sub.), 1698; frais d'entretien à Rideau-Hall (sub.), 1704, 1705, 3418; préposés aux ascenseurs (sub.), 3413; service téléphonique (sub.), 3414; édifice public pour expériences de la tourbe (sub.), 1467; édifices ministériels (accessoires) (sub.), 1470; édifices ministériels (améliorations) (sub.), 1470; 3410; terrasses (sub.), 3410; chauffage et salaires des chauffeurs (sub.), 3411; éclairage (sub.), 3411; observ. sur les expériences de la tourbe combustible par le dépt. des Mines, 1577; monnaie royale: affinerie, maison du garde, etc. (sub.), 3388; édifices publics de la rue Sussex (quest. Wright), 4885.
Ottawa Fire Insurance Company: dépôt du bill n° 139 tendant à l'autoriser à changer son nom en celui de Ottawa Assurance Company, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 4839.

Ouvriers: statistiques concernant loi sur enquêtes au sujet des conflits ouvriers (int. Macdonald), 161.
Owen-Sound: hôtel des postes (int. Middlebro), 259; dragage et pilotis de protection (sub.), 3505.

PAIEMENTS: à des particuliers, par divers ministères (int. Sharpe), 2453; (mot. pour doc.), 2776; à Ernest Boivin et A. Debiens (int. Monk), 2919.
Pain de la Pâque: tarif sur le (quest. Perley), 4208.
Paquebots; service entre la France et le Canada: discuss. d'un projet de résolut., 4675; dépôt, par M. Brodeur, d'un bill (n° 146) y relatif, 4684; 2e l., 5486; disc. en com. gén., 5486; 3e l., 5518.
Parc de la côte du Major: vente d'une partie au Grand-Tronc (mot. Borden pour doc.), 371.
"Parliamentary Companion" (sub.), 7409.
Parsons, Frank: dépôt du bill (n° 130) relatif au divorce de, 4520; 2e l., 4684; 3e l., 5093.
Passages à niveau: (voir chemins de fer, lettre "C").
Passages à niveau sur le ch. de fer du Grand-Tronc (quest. Lennox), 2019; demandes de renseignements par M. Lennox, 2088.
Passages à niveau particuliers, 3772.
Passamaquoddy, claies dans la baie de (quest. Daniel), 6393.
Passe migratoire de la rivière Delisle: mot. Boyer pour documents y relatifs, 1835.
"Patent Record" (sub.), 3368.
Patterson, Mildred Gwendolyn: dépôt du bill (n° 143) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 4788; 3e l., 5146.
Pâturages: baux de (quest. Herron), 3916.
Payne, John Lambert: quest. le concernant (quest. McKenzie), 1827.
Pêche d'été dans le lac du Bonnet (quest. Campbell), 1829.
Pêche: permis de plus d'un an au, prolongations de saison de pêche accordées en 1908 (int. Foster), 176; navires américains saisis, poursuites (mot. Macdonell), 179; annulation de primes (int. Bradbury), 359; primes de pêche, formules pour en obtenir (int. Crosby), 1077, 1318; (int. Borden), 1252; navire garde-pêche sur côte du Pacifique, construction, soumissions (int. Smith), 2278; pêche dans le lac Winnipegosis (int. Campbell), 2515; permis dans les eaux du Pacifique (quest. Cowan), 3683; du homard (observ. par M. Daniel), 3918; permis à Liverpool (N E.) (mot. Crosby pour dépôt de doc.), 4214; permis dans le Pacifique (mot. Cowan pour dépôt de doc.), 4215; permis dans les lacs du Manitoba (quest. Campbell), 1481.
Pêcheries: règlement de la question des pêcheries avec les gouvernements provinciaux, rapport de M. Bostedo (int. Borden), 345; développement de nos pêcheries, institution d'un comité permanent à cette fin (mot. Sinclair), débat, 510 et suiv.; pêcheries de la rivière Pembina (mot. Sharpe pour doc.), 577; commission internationale des pêcheries, membres de cette commission (int. Borden), 1132; au Manitoba, observations, 3441; observ., 6797, 7283; Nouvelle-Ecosse, préposés des (quest. Jameson), 4946; du Cap-Breton, protection (quest. Maddin), 5916; de Pictou, gardiens et surveillants (quest. Rhodes), 5917; frais afférents aux recherches touchant les droits respectifs des gouvernements fédéral et provinciaux (sub.), 7299.
Pêcheurs: de la Nouvelle-Ecosse, union des, correspondance échangée avec le ministère de la Marine depuis le 1er janvier 1907 (mot. Borden pour doc.), 2283.
Peine de mort: commutations, combien depuis vingt-cinq ans? (int. Beauparlant), 706.
Pembroke: passage du chemin de fer (int. Lennox), 2281.
Pénitenciers: pénitencier de Saint-Vincent de Paul, fabrication de meubles (int. Monk), 709; (sub.), 964; pénitenciers en général (sub.), 932; pénitencier de Kingston (sub.), 934 et suiv.; de Dorchester (sub.), 967; du Manitoba (sub.), 969; de la Colombie-Anglaise (sub.), 975, 7381; de Saint-Vincent de Paul (quest. Wilson, C. A.), 1496; (quest. Monk), 6722.
Pensions: payables par suite de l'invasion fénienne (sub.), 857.
Permis de pêche à Wikwimikong (quest. Smyth), 6725.
Peterborough: travaux publics à (quest. Chisholm), 4884.
Petewawa: camp (quest. White), 5924.
Petit-Courant, dragage (quest. Smyth), 7419.
Pétrole: explosions, pertes de vies (int. Schaffner) 1114; quantité extraite dans le Manitoba et accidents causés dans l'exploitation (mot. Schaffner pour dépôt de doc.), 1500.
Phares: gardiens (int. Boyce), 355; (commission des) (quest. Cowan), 2085; au lac Winnipeg (quest. Bradbury), 1482.
Pictou: édifice public (sub.), 1363.
Pierre: brute et concassée, fourniture, soumissions (int. Blondin), 2741.
Pilotage: droits à Victoria (quest. Barnard), 3676.
Pink-Rock: quai dans la baie Shepody (sub.), 1722.
Pisciculture: opérations des établissements d'Ontario (quest. Edwards), 3680; établissements de (sub.), 7286.
Piscifacture: au Sault-Sainte-Marie (int. Boyce), 355; au lac Winnipegosis (int. Campbell), 865; à Banff (int. McCarthy), 917.
Plank, N. W., (quest. S Sharpe), 3438.
Plaster-Mines, phare de, (quest. Maddin), 7117.
Poids et mesures: inspecteurs (sub.), 472, 478; bureau intercolonial (sub.), 481.
Pointe-aux-Trembles: quai, construction (int. Monk), 863; (quai) (quest. Wilson), 1645.
Pointe-au-Père: quai (sub.), 2692.
Pointe-du-Chêne: réparations au brise-lames (sub.), 1722.
Poisson: poisson blanc du lac Winnipeg, défense de le pêcher, application au lac Playgreen (int. Bradbury), 359; poisson exporté du Manitoba, de 1893 à 1908 (mot. Bradbury pour doc.), 871; pêché en été, et expédié (mot. Bradbury pour doc.), 2247; meilleur transport pour la conservation du, (sub.), 7296.
Pommes de terre: poids légal du sac de pommes de terre, loi ou règlement à ce sujet (int. Macdonell), 371.

Pont de Québec: production du rapport de l'enquête sur l'écroulement (quest. Boyer), 1822.
Pont entre Grenville et Hawkesbury (quest. Perley), 1646.
Porcelaines: droit douanier (quest. Wallace), 4883.
Porcs: nombre abattus par certains établissements, du 1er nov. 1907 au 1er nov. 1908 (mot. Beattie pour doc.), 721; droits sur porcs importés des Etats-Unis (int. Blain), 866; abattus dans comtés de Kent et d'Essex, inspection (int. McCuaig), 2919.
Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse (sub.), 1715; du Nouveau-Brunswick (sub.), 4273; (sub.), 6868; dans Ontario (sub.), 6868; dans la Colombie-Anglaise, 6868; Nouvelle-Ecosse, 2235; ports, rivières et ponts, améliorations générales (sub.), 2614, 2650, 2697.
Ports, rivières et ponts: réparations et améliorations générales (sub.), 3142; au Manitoba (sub.), 3159; dans la province de Québec: améliorations (sub.), 3429; améliorations (sub.), 3492.
Ports et quais de l'Etat: projet de loi (n° 89) déposé par l'hon. M. Brodeur), 1re l., 2082; 2e l., 4653; disc. en comité général, 6192, 6429; 3e l., 6432.
Port-Arthur (sub.): améliorations au port et à la rivière, 2208.
Port-Bruce: port, travaux (int. Marshall), 863.
Port-Colborne: travaux d'améliorations (sub.), 2008.
Port-Crédit: havre (quest. Blain), 3224.
Port-Hastings: quai (sub.), 2620.
Port-Hood: brise-lames de (quest. G. Taylor), 5148.
Port-Stanley: jetée (int. Marshall), 361; arrêtes du côté est de l'entrée du port (sub.), 3152; jetée de (quest. Crothers), 4272.
Port de Montréal, Québec et Trois-Rivières (mot. Ames pour dépôt de documents), 1836.
Postes: ministère, rapport (dépôt), 13; poste rurale, distribution gratuite, système ou principe adopté (int. Borden), 154; poste rurale, achat de boîtes (int. Armstrong), 186; bill (n° 19) pour modifier la loi des postes, concernant lettres et objets recommandés et ensuite perdus, 1re l., 252; 2e l. et comité, 778; 3e l., 929; service quotidien entre Stittsville et "The Pines" (int. Wilson), 351; entre Roblin et Forest-Mills (int. Wilson), 352; entre Dorland et E.-U. Loyalist (int. Wilson), 352; boîtes de la poste rurale délivrées dans le comté de Dufferin (int. Barr), 359; boîtes distribuées, en général (int. Armstrong), 366; enveloppes déchirées, moyens adoptés pour prévenir ce mal (int. Armstrong), 368; service des facteurs ruraux entre Thetford, Arkona et Port-Frank (O.) (int. Armstrong), 503; transport du courrier, renouvellement d'entreprises (int. Armstrong), 504; lignes postales, nombre et longueur (int. Armstrong), 509; boîtes postales, importation (int. Armstrong), 575; appointements et dépenses casuelles (sub.), 645; poste rurale dans le comté de Grey (int. Middlebro), 707; poste rurale, salaires des courriers (int. Armstrong), 713; appointements (sub.), 758; dépenses casuelles (sub.), 764; nombre total de routes postales au Canada (int. Armstrong), 858; courrier, transport de Londonderry à Great-Village (int. Stanfield), 870; entre gare et bureau de poste de Winnipeg (int. Bradbury), 916; tubes pneumatiques achetés pour service des postes, valeur (int. Ames), 1127; poste rurale dans le comté de Prince-Edouard (int. Porter), 1136; mandats-poste et bons de poste, émis de 1905 à 1908, payables en Canada ou en Angleterre, valeur (int. Macdonald), 1311; à Newmarket et Aurora frais de l'administraction (quest. Wallace), 1648; itinéraire d'Ahmic-Harbour et de Trout-Creek (quest. Arthurs), 3379; aménagements du bureau de Darthmouth (observ.), 3442; (service ext.) traitements et allocations (sub.), 1744, 1796; (divers) (sub.), 1815; courrier hebdomadaire en Nouvelle-Ecosse (quest. Sinclair), 1832; bureaux de, dans le comté de Peel (quest. Blain), 3221; commis ambulants (quest. Gauvreau), 3439; service des dépêches entre Brighton et Campbellford (quest. Owen), 3865; poste rurale (sub.), 1814; dans la prov. de l'Alberta (mot. McCarthy pour dépôt de doc.), 3231; service dans la circonscription de Northumberland-est (quest. Owen), 3681; service à Sainte-Justine (quest. Boyer), 3681; service des dépêches entre Campbellford et Brighton (quest. Owen), 3680; dépôt d'un projet de résol. par M. Lemieux, modifiant la loi des, 4018; adoption, 4468; dépôt, par M. Lemieux, d'un bill (n° 136) y relatif, 4486; 2e l., 6625; discuss. gén., 6625; 3e l., 6637; factage dans les villes (quest. Foster), 5423; recettes de certains bureaux (quest. Edwards), 5918; bureau de Glace-Bay (quest. Maddin), 5921; bureau de Greenfield (quest. Fraser), 6065; transport des dépêches entre Larne-Valley et la gare (quest. Fraser), 6066; bureau de Westville (N.-E.) (quest. Sexsmith), 6391; bureau d'Uxbridge (quest. S. Sharpe), 6396; livraison gratuite dans les campagnes (quest. Armstrong), 6726; renvoi du receveur de Souris (observ.), 7183.
Postes télégraphiques: approvisionnement (quest. Burrell), 2026.
Prairie Province Trust Company: dépôt, par l'hon. M. Sutherland, d'un bill (n° 163) la concernant, 5517; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
Presse associée: service des dépêches, dépenses (int. Lennox), 350.
Preston, W. T R.: agissements, protestation de la chambre de commerce étrangère de Kobe, Japon (int J. D. Reid), 194; (int. German), 507; (quest. Ames), 4213.
Primes d'immigration à des sociétés (quest. Lancaster), 1486.
Primes aux agents d'immigration (quest. Chisholm), 1487.
Primes ou subventions en souffrance (int. Currie), 2924.
Prince-Albert: pénitencier de la Saskatchewan (sub.), 1643.
Prisonniers: libérés sur parole ou élargis, préparation de l'état y relatif, coût (int. Foster), 709.
Produits: transport en compartiments frigorifiques (int. Sproule), 2983.
Produits maraîchers: importations totales (quest. Wallace), 5358.
Prorogation, message du Gouverneur général annonçant la date, 7420; sanction royale de projets de loi, 7432.

Province de Québec: brochure publiée à son sujet par le ministère de l'Intérieur (int. Paquet), 715.
Publications: (mot. Foster pour doc. concernant certaines publications), 2267
Pulpe et papier: exportation aux Etats-Unis et en Angleterre (quest. Béland), 3222.

QUACO: travaux à la jetée de l'est (sub.), 1723.
Quais: construction, sommes y affectées (int. Barnard), 367; dans comtés de Queen et Sunbury, construction (int. Crocket), 2452, 2508; entre Longue-Pointe et Pointe-aux-Trembles, construction (int. Wilson), 1127; à Saint-Zotique et aux Cèdres (quest. Lortie), 1479.
Quarantaine: crédit supplémentaire (sub.), 3375.
Québec: compagnie du pont, combien payé à ses actionnaires? (int. Foster), 169; reconstruction du pont (int. Borden), 171; paiements aux actionnaires de la compagnie du pont (int. Foster), 169; reconstruction du pont, préparation des plans (sub.), 2164; pont sous-marin en remplacement du pont écroulé: projet (int. Lennox), 2453; travaux du pont (sub.), 2212; bureau de poste (sub.), 1391; arsenal fédéral (quest. Stanfield), 3225.

RAMA: township, chemins et ponts (int. Sharpe), 713.
Rapides de Saint-André: écluses, construction, nombre d'hommes y employés (int. Bradbury), 559; (sub.), 2214.
Recensement: prochain, crédit à cette fin (int. Boyer), 560; recensement et statistiques (sub.), 733 et suiv.
Réfrigération: expédition d'articles en Grande-Bretagne (mot. Sproule pour dépôt de doc.), 3232.
Règlement de la réclamation présentée par Mme A. G. Clarke pour la mort de son fils (sub.), 7323.
Remèdes brevetés: (sub.), 484.
Rentes viagères de l'Etat: bill (n° 109) pour modifier loi y relative, 1re l., 2825; 2e l., 7106; 3e l., 7107; état des opérations (quest. Haggart), 3678; pour les vieillards, frais de gestion (sub.), 6988.
Représentation proportionnelle: projet de résolution Monk (débat), 2746 et suiv.
Réserve indienne de Rama: fonds tenus en fidéicommis par le Gouvernement pour le compte des Indiens de cette réserve, total (int. Sharpe), 572.
Réserve de Saint-Pierre: réclamations y relatives, correspondance à ce sujet (mot. Bradbury pour doc.), 373; abandon (mot. Smyth pour dépôt de doc.), 4214; traité négocié (mot. Bradbury pour dépôt de doc.), 1500.
Réserve du lac du Cygne: acquisition (int. Staples, 504.
Réserve des Indiens Dokis: paiement des concessions de terres (int. Gordon), 571.
Réserve indienne de Caughnawaga (quest. Boyce), 1489.
Réserves indiennes de la Colombie-Anglaise: (mot. Barnard pour dépôt de doc.), 1835.
Réserve indienne de Kitsilano (quest. Cowan), 2083.
Réserve des Indiens du Sang, Alberta (quest. Wallace), 7118.
Réserve indienne de Nipissingue: vente (int. Gordon), 720.
Réserve du parc, dépenses (sub.), 7333.
Ressources nationales: commission pour veiller à leur conservation et à leur développement (mot. Borden), 375; projet de résolution à ce sujet (observ. Laurier), 724, 725.
Ressources naturelles: (motion Laurier pour reconstituer le comité y relatif), 1644; dépôt par M. Fisher d'un bill (n° 159) relatif à la conservation des, 5247; dépôt d'un projet de résol. relatif au personnel du comité, 5518; discuss. du projet en comité gén., 6679; adoption, 6699.
Revenu de l'intérieur: rapport (dépôt), 13; à quand le retour du ministre, l'hon. M. Templeman, à son poste? (int. Foster), 14; ministère, appointements (sub.), 451 et suiv., 470; frais de déplacement, loyer et combustible (sub.), 461, 473; rapport concernant confiscation, dépôt (int. Barr), 2935; fonctionnaires à Belleville et Corbyville (quest. Porter), 5149.
Revenus divers: pour décembre 1908 (int. Borden), 155; (mot. Borden pour doc.), 165.
Richibouctou (cap): débarcadère; règlement avec John Jardine (sub.), 3423.
Ridout, John Grant: dépôt d'un bill (n° 121) par M. Guthrie, pour lui faire droit, 4018; 2e l., 4206; 3e l., 5093.
Rimouski: quai (sub.), 2701.
Rivière Bonaventure: pilier protecteur (sub.), 2703; jetée de déviation (sub.), 3464.
Rivière Fraser: débordement (int. Taylor), 2735.
Rivière-du-Loup (Fraserville): dragage, entreprise accordée, mais travaux non encore exécutés (observ. Gauvreau), 2505; travaux (sub.), 3471.
Rivière du Moulin: jetée de protection (mot. Ames pour doc.), 2283.
Rivière Napanee: dragage (observ. Wilson), 2226.
Rivière Richelieu: travaux (sub.), 2704; (int. Monk), 3019; améliorations, bureau établi à cette fin (quest. Monk), 1251.
Rivière Saguenay: dragage, etc. (sub.), 2966, 3046; quai (sub.), 3472; barrages (quest. Girard), 4454.
Rivière Saint-Charles (sub.): améliorations à l'entrée de l'estuaire, 2228.
Rivière Saint-Maurice: chenal entre Grandes-Piles et La Tuque (sub.), 3067.
Rivière Vernon: pont (sub.), 2653.
Rivière Michipocoten: quai (int. Boyce), 356.
Rivière Magnetawan: navigation, amélioration (int. Arthurs), 503.
Rivière de la Mission: quais(quest. R. L. Borden), 7260.
Rivière Assiniboine: redressement de son cours (int. Meighen), 498; coût des travaux (int. Meighen), 1308.
Rivière Holland débit (int. Currie), 499.
Rivière Niagara: embâcle de places(quest. Lancaster), 4952; volume d'eau s'écoulant par les chutes (int. Magrath), 1133.
Rivière Nipigon: dragage (quest. Boyce), 5920, 3863, 4455.
Rivière Rouge: expédition de la (quest. Boyce) 4213.
Rivière Blind: dragage au quai (sub.), 3481.
Rivière Sydenham: travaux de nettoyage (sub.), 3515.
Rivière Espagnole: travaux d'améliorations (sub.), 3515.

Rivière Saint-François: débarcadère à Saint-François du Lac (sub.), 3473.
Rivière Schell: pont, construction (int. Roche), 558.
Rivière Yamaska: jetée de débarquement à Saint-Maréchal (sub.), 3433; dragage (sub.), 3480.
Rivière Assiniboine: améliorations près de Portage-la-Prairie (sub.), 3175, 3524.
Rivière Otonabee à Peterborough: dragage (quest. Bradbury), 3219; dragage (quest. Bradbury), 4453.
Rivière Allegash: diversion des eaux (discussion d'une motion y relative, 3258.
Rivière Blanche: travaux (sub.), 3140.
Rivière Montréal: barrage (int. Gordon), 571; améliorations en amont de Latchford (sub.), 3149.
Rivière St-Pierre: int. Monk sur le régime des eaux, 4461; rejet, 4468.
Rivière Sissiboo: pont (observ.), 7169.
Rondeau-Harbour: améliorations (sub.), 3154.
Royal Guardians: bill (n° 95), institution civile, 1re l., 2238; 2e l., 2725; 3e l., 4788; renvoi, 7418.
Rutherford, Dr: question le concernant, (quest. Monk), 1821.

SAINT-ALPHONSE de Bagotville: prolongement du quai (sub.), 3068; enlèvement de roches (sub.), 3069.
St. Andrews: quai (sub.), 1739.
Saint-François-du-Lac: quai (sub.), 3065.
Saint-Fulgence: quai (sub.), 3074.
Saint-Jean (N.-B.) (sub.): améliorations au port, 226; dragage (int. Foster), 2280; surintendant du dragage (quest. Daniel), 5917; pavillon des immigrants (sub.), 3394; fleuve et tributaires (sub.), 1727; quai où se fait sentir la marée (sub.), 1732; levés entre Fredericton et Woodstock (sub.), 1735; trav. d'améliorations au port (sub.), 1739; travaux de dragage (observ. par M. Daniel), 4486, 4531; rejet au scrutin, 4647; édifice public (sub.), 1364; salle d'exercice (sub.), 1364; dragage (quest. Foster), 2024; édifice public (sub.), 1391; terrains militaires, loués (int. Monk), 708; receveur de la poste (int. Daniel), 917; approvisionnement des dragons canadiens (int. Monk), 2928; quai, dépenses (int. Monk), 2929; travaux dans le port, à qui adjugés? (int. Monk), 2931.
Saint-Jean des Chaillons: quai (sub.), 3112.
Saint-Joseph: quai, dépenses; ville vendue pour taxes en 1908 (int. Armstrong), 2766.
Saint-Joseph (C.-A.): hôpital (quest. Barnard), 3380.
Saint-Michel d'Yamaska: débarcadère (sub.), 3068; débarcadère (sub.), 3448.
Saint-Nicolas: quai, réparations (sub.), 3077.
Saint-Polycarpe: bureau de poste (quest. Lortie), 5149.
Sainte-Anne-de-Bellevue: dragage aux écluses (quest Boyer), 3684.
Sainte-Anne des Monts: améliorations du port (sub.), 3475.
Salle d'armes: construites depuis 1er juillet 1896, dépenses, etc. (mot. Foster pour doc.), 164; construction (mot. Foster pour doc.), 2247.
Sanction royale, 4350, 4351, 4352..
Sandy-Cove (brise-lames à): (quest. Jameson), 1498; paiements en souffrance (quest. Jameson), 1829; brise-lames (sub.), 3421.
Sault-Sainte-Marie: pose des bouées (quest. Boyce), 3683; canal: construction (sub.), 2015; reconstruction de la jetée à l'entrée du nord (sub.), 2015; quai, dragage des abords (sub.), 3154; dragage des abords du quai (sub.), 3506.
"Scotia", vapeur (quest. Crosby), 515.
Sea-Gull: quai (int. Boyce), 357.
Seal-Cove et Grand-Manan: jetée brise-lames (sub.), 1740.
Secrétaire de scrutin à Vancouver (quest. Cowan), 1497.
Secrétaire d'Etat: rapport (dépôt), 15; démission de M. Scott et son remplacement par M. Murphy (int. Boyce), 193; appointements, dépenses casuelles (sub.), 484, 487.
Section commune de Fort-William, bill (n° 25), 3e l., 1818.
Selkirk: bureau de poste (int. Bradbury), 366, 558.
Sénat, législation (sub.), 7411.
Serments d'office: prestation, (bill n° 1), 9.
Service civil: liste (dépôt), 15; quels services ont été réorganisés sous l'empire de l'article 8 de la loi, et combien d'employés surnuméraires ont été classifiés suivant l'article 7, et quels sont leurs appointements? (int. Foster), 148; nominations depuis septembre 1908, deniers versés sans un vote du Parlement, en vertu de l'article 47 (int. Foster), 148; modification de la loi du service civil (mot. Borden pour doc.), 164; augmentations d'appointements, en vertu de la nouvelle loi, projet de résolution Fisher (avis), 167; (débat), 306 et suiv., 424, 1004, 1198; commission du service civil: appointements (sub.), 407, 743; rapport de la commission, dépôt (int. Foster), 921, 1078; personnel du, (quest. Turriff), 1646; paiements au personnel du service intérieur (quest. Foster), 2019; examinateurs (quest. Foster), 4271; dépôt par M. Lemieux, d'un bill (n° 137) concernant le personnel des Postes, 4486; disc. en comité gén., 6637; 3e l., 6644; adoption du projet de résolution de M. Fisher sur l'augmentation gén. des traitements, 6644; dépôt par M. Fisher, d'un bill (n° 187) relatif à l'augmentation gén. des traitements, 6644; disc. gén., 6644; 2e l., 6660; disc. en comité gén., 6660; 3e délibération, 7157; 3e l., 7169; adoption des amendements du Sénat, 7414.
Service de navigation à l'Ile du Prince-Edouard: retrait par M. Warburton d'une mot. pour dépôt de doc., 4262.
Service ambulant: augmentation des appointements du personnel (int. Macdonell), 354.
Service géologique du Canada: discussion d'une mot. relative au, 3232.
Service des mines: recherches relatives aux dépôts de minerais et de minéraux économiques (sub.), 7408.
Service des phares et des côtes (sub.), 7323.
Service à vapeur entre le Canada et Terre-Neuve (sub.), 6978; entre le Canada et la Nouvelle-Zélande (sub.), 6978; entre le Canada et le Sud-Africain (sub.), 6978; entre Halifax et Canso (sub.), 6979; entre Halifax et Terre-Neuve (sub.), 6979; entre Halifax et Spry-Bay (sub.), 6979; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine (sub.), 6979; entre Prince-Rupert et Jedway (sub.), 6980; entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et

Service à vapeur entre le Canada et Terre-Neuve—*Suite.*
Terre-Neuve (sub.), 6980; entre Québec et Blanc-Sablon (sub.), 6980; entre Saint-Jean et Halifax (sub.), 6982; entre les ports de Saint-Jean et Minos Basin (sub.), 6982; entre les ports de Victoria, Vancouver et Skagway (sub.), 6983.
Service de goélette entre Gaspé et la côte nord (sub.), 6979.
Service océanique et postal entre le Canada et la Grande-Bretagne (sub.), 6977.
Service de paquebots entre le Canada et le Mexique sur les océans Atlantique et Pacifique (sub.), 6978, 7420.
Shelburne: édifice public (sub.), 1363.
Sherbrooke: édifice public (sub.), 1391 ; salle d'exercice (quest. Edwards), 3679; formation d'un régiment (quest. Worthington), 5928; salle d'armes (quest. Worthington), 5929.
Shippegan: améliorations du port (sub.), 1740.
Silver-Centre: quai (sub.), 3506.
Simcoe: édifice public (sub.), 1470, 1601.
Sloan, William, député de Comox-Atlin, démission, avis (M. l'Orateur), 15.
Smith, Thomas L., brevet, bill (n° 71), en comité, et 3e l, 2725.
Smith, John: dépôt par M. Guthrie, d'un bill (n° 151), pour faire droit à, 5246, 2e l., 5766; disc. en comité gén., 6375; 3e l., 6378.
Sociétés coopératives: projet de loi à ce sujet (observ. Monk), débat, 2455 et suiv.
Société canadienne de la Croix Rouge: dépôt, par M. Macdonell, d'un bill (n° 160) la concernant, 5246; 2e l., 5766; 3e l., 6373.
Sorel, quai en eau profonde (sub)., 3114, 3477.
Soulanges (canal) édifice public (sub.), 1658 ; réparations au canal (sub.), 1658; quais (mot. Lortie pour dépôt de doc.), 3230.
Soumissions : reçues dans tout département, comment procéder à leur sujet, (projet de résol. Reid), 178, (débat) 197 et suiv.; 268 et suiv.; 599 et suiv.; amend. Guthrie, 209, mis aux voix et adopté, 609; (*voir* aussi Travaux publics, lettre " T ").
Souris (Man.): directeur de la poste (quest. Schaffner), 2022.
South-Hampton: prolongement du dock (sub.), 3507.
South-Lake-Vale: chenal (sub.), 2620; ouverture du chenal (sub.), 3420.
Spry-Bay: quai de (quest. Crosby), 5151.
Squatters: de la montagne à la Tortue (quest. Schaffner), 1496.
Squatters près de Dauphin: aide aux (quest. Campbell), 3220
"Stanley" (quest. Rhodes), 2086.
Stations météorologiques d'Ontario (quest. Thornton), 3377; de Port Hope (question Thornton), 4207.
Stations agricoles: disc. d'un projet de résol., 2032.
Statistiques publiées en 1908, coût, etc. (mot. Foster pour doc.), 164.
Statuts: impression, retard (int. Macdonell), 191.
Steamers: établissement d'un service entre le Canada et la France (projet de résolution Laurier), 2129; entre le Canada et l'Allemagne (int. Fowke), 2737, du dépt. des Affaires indiennes sur le lac Winnipeg (quest. Bradbury), 1482; " Lady-Evelyn ": coût, améliorations, service, etc. (int. Foster), 150. " Stanley " et " Minto ": officiers et membres de l'équipage (int. Fraser), 711; du gouvt.: le " Zaïde " et le ' Gladiator " (quest.
Steamers—*Suite.*
Madden), 5916; " Falcon " et " Fearless " : achat (int. Foster), 195; " Montcalm " : équipage, service, coût (int. Paquet), 173; coût, réparations, etc. (int. Foster), 174; travail fait par ce steamer, au Cap-Rouge (int. Paquet), 346; nouvel ingénieur (int. Paquet), 576; brise-glace: pour le détroit de Northumberland, construction (int. Fraser), 710; " Anticosti ": réparations (int. Crosby), 706.
Stellarton: gare de l'Intercolonial (quest. Sexsmith), 5915.
Stork, W. W.: inspecteur vétérinaire (quest. Barr), 6398.
Strachan, A. A.: demande de lettres patentes (mot. Lake pour dépôt de doc.), 4215.
Sturgeon, I.P.E.: jetée; construction, a-t-on demandé des soumissions pour ces travaux? (int. Fraser), 1309; quai (sub.), 2652.
Subsides: (mot. Paterson pour comité général) 145; adoption en épreuve définitive (observ.), 4272.
Substances alimentaires et engrais: falsification (sub.), 481.
Substances alimentaires pour animaux domestiques: dépôt du bill (n° 127) ,par M. Templeman, y relatif, 4154; 2e l. et passage aux articles, 5470; 3e l., 5484; adoption des amendements du Sénat, 7075.
Subventions aux ch. de fer: dépôt par l'hon. M. Graham, d'un bill (n° 174) modifiant une erreur de copiste dans la loi y relative, 5912; 2e l., 7073; disc. en com. gén., 7074; 3e l., 7074.
Sucre de betterave: droit sur le (question Hughes), 3222.
Sud-africain: fonds patriotique, qu'en fait-on? (int. Wallace), 2279; concessions de terrains aux soldats du contingent du (quest. Daniel), 6721.
Système métrique (sub.), 480.

TABAC: tabac canadien et tabac importé, timbres (sub.), 461, 463, 473.
Tabac canadien: encouragement de la culture (sub.), 6174.
Tangier: port, prolongement du quai (sub.), 2624.
Tarifs de la ligne Brockville-Westport (quest. G. Taylor), 3673.
Tarifs des télégraphes et téléphones, mise en vigueur (int. Lennox), 2925.
Tarif douanier: retrait, par M. Sealy, d'un projet de résol. relatif aux droits sur les produits agricoles, 4262; modifications y relative (quest. Monk), 4354.
Téléphones: disc. d'un projet de résolution relatif aux tarifs, 1863; amendement Maclean, 1891.
Télégramme au "Colonist": question de privilège par M. Borden, 1472.
Télégraphie sans fil à bord des navires: dépôt, par M. Lewis, d'un projet de loi (n° 74) y relatif, 1472; système Marconi, stations entre Montréal et Québec (int. Ecrement), 2957.
Téléphone: stations téléphoniques entre Montréal et Québec, à l'usage de la marine, combien? (int. Ecrement), 2742.
Téléphones provinciaux (quest. Daniel), 1498.
Templeman, l'hon. M.: entrefilet du " News " de Toronto, au sujet d'une dépêche de M. Templeman (explication par sir Wilfrid Laurier), 700.

Terrains houilliers: dans la Saskatchewan et l'Alberta: mot. Lake pour dépôt de doc. y relatif, 1500.

Terres fédérales: bill (n° 8) por modifier loi, concernant erreur de mise en pages (hon. M. Oliver), 1re l., 97; 2e l. et comité, 398; 3e l., 424; état des recettes totales provenant d'aliénation de terres (mot. Ames pour doc.), 181; le Gouvt. se propose-t-il d'accorder des terres aux vétérans qui ont combattu au Nord-Ouest, en 1885? (int. Macdonell), 192; terres vendues pour les gares du Grand-Tronc-Pacifique, etc. (int. Foster), 149, (mot. Foster pour doc.), 371; octroi de terres au chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan (int. McCraney), 495; homesteads et préemptions, concédés, entre 1er avril et 31 décembre 1908 (int. Ames), 509; concessions de 1866 (int. Edwards), 704; un volontaire peut-il être substitué à un autre pour remplir conditions de homesteads (int. Herron), 1137; concessions de terre aux volontaires du Sud-Africain, nombre de certificats qu'ils peuvent obtenir, possibilité d'acheter et de revendre terres ainsi obtenues (int. Hughes), 1244; nombre d'acres concédés au Nord-Ouest, à titre de homesteads et de préemption(int. Hughes), 1245; terrains houillers et forestiers de la Saskatchewan et de l'Alberta, superficie, recettes (int. Lake), 1250; bill (n° 64) pour corriger erreur dans bill adopté l'an dernier, 1re l., 1303; adoption d'un amendement du Sénat au bill (n° 8)) déposé par M. Oliver, 3079; explications par M. Sproule sur des faits personnels relatifs au bill (n° 69), 3176; dans l'Alberta (quest. Herron), 3376; octroi à des civils (quest. Ames), 4208; concessions nos 1316, 1317, 1318, 1330 à 1336, et 1360 à 1365 (mot. Bradbubury pour doc.), 2303;; échange de terrains dans la ville de Brandon (int. Staples), 2453; terres non encore vendues au Nord-Ouest (int. Chisholm), 2508; irrigation de certaines terres (int. Campbell), 2514.

Terres marécageuses: retour à l'Etat (mot. Molloy pour dépôt de doc.), 3231.

Terres publiques de la zone des chemins de fer en Col.-Angl. (quest. Goodeve), 1828.

Terres affectées à l'entretien des écoles dans la province d'Alberta (quest. McCarthy), 7418.

Tiffin (sub.),: améliorations au port, 2233.

Tignish: prolongement des jetées du chenal (sub.), 2684.

Timbres-poste du tricentenaire (quest. Perley), 3863.

Tompkins, Hannah Ella: dépôt du bill (n° 135) relatif au divorce de, 4650; 2e l., 5146; 3e l., 6379.

Toronto: observatoire météorologique de (sub.), 1590; bâtiments militaires de, magasin (sub.), 1590; améliorations du port (sub.), 3507; vieux fort et terrain adjacent (quest. Foster), 4206; salle d'exercice de (installations supplémentaires (sub.), 1589; améliorations au port (sub.), 3154; vieux fort à (observ. par M. Foster), 3154; (quest. Foster), 6733.

"Toronto Sunday World": explicat. de M. M. Clark au sujet d'un article, 4159; explicat. de M. D. B. Neely au sujet d'un article du même journal, 4160.

Traducteurs des Communes: fonctions et organisation (mot. Boyer) pour dépôt de doc.), 1835.

Traduction française: de la loi relative aux terres du domaine fédéral (int. Boyer), 560; traduction des lois, titres non traduits en français, dans la version française (observ. Paquet), débat, 2132; traduction française, au ministère de l'Agriculture (int. Paquet), 2956.

Traduction française des bulletins du recensement et statistiques (quest. Boyer), 1483.

Trafic-marchandises: commis, rapport du comité de conciliation à leur égard (mot. Crosby pour doc.), 2745.

Train spécial: explications, par M. Conmee, sur un fait personnel, 4525.

Traités: quand signés et déposés, (int. Borden), 8; traité relatif aux voies navigables internationales, avec les Etats-Unis, quand le texte en sera-t-il communiqué à la Chambre (int. Borden), 165, 305; (observ. Borden à ce sujet), 182, 423; (rép. de sir Wilfrid Laurier à int. Borden), 578, (observ. Borden), débat, 668 et suiv., (int. Borden), 1133; traités du 11 avril 1908, (mot. Borden pour doc.) 1141; traité relatif aux eaux navigables internationales, (mot. Borden pour doc.) 1141, 1253; traité concernant eaux limitrophes et pêcheries du Nouveau-Brunswick, entrefilet du "Globe", de Saint-Jean (int. Daniel), 1313 ; avec les Etats-Unis: observ., 1574; déclaration de sir Wilfrid Laurier, 1650; relatif aux eaux limitrophes: observ., 1428; 1651; concernant les eaux limitrophes et la frontière (quest. Boyce), 4522; quest. Borden, R. L.), 4712; relatif aux eaux navigables et aux frontières (quest. Macdonell), 6604; franco-canadien (quest. Macdonell), 5152; tarif minimum (quest. S. Sharpe), 5422; franco-canadien (quest. Foster), 7416.

Tramways (circulation des) le dimanche (quest. Beattie), 1494.

Transcontinental national (quest. Borden), 1477; frais de construction (quest. Perley), 3917; sous-adjudicataires dans la Colombie-Anglaise (observ.), 4157; marchés pour la section des prairies (quest. Currie), 4209 ; mot. Alexander Haggart pour dépôt de doc. sur l'état des travaux, 1500; soumissions pour traverses (quest. S. Sharpe), 6396; dépôt, par M. Graham, d'un bill (n° 153) y relatif, 5049; 2e l., et disc. en comité gén., 5504; 3e l., 5504; cour de garage à La Tuque (quest. Blondin), 6603; études du tracé et frais de construction (sub.), 7327 (Voir chemin de fer à la lettre "C").

Travail: observ. par M. Verville, sur la journée de, pour les ouvriers, 6209; adoption d'un projet de résol, déposé par sir Wilfrid Laurier, créant un département du Travail, 5624 ; dépôt, par sir Wilfrid Laurier d'un bill (n° 165) y relatif, 5624; 2e l., 7043; 3e l., 7070.

Travaux publics (sub.): travaux divers non prévus au budget, 2168; (département des): entreprise de dragage (quest. Macdonald), 3124; dans la circonscription de Huron-est (quest. Chisholm), 3677; ministère, dépôt des instructions aux acheteurs du dépt., 3860; dans Wellington-sud, (quest. Chisholm), 3865; traitements (sub.), 3875; dépenses casuelles (sub.), 3882; loyers, réfections, ameublement, etc., (sub.), 3883; dans Middlesex-ouest (quest. Th. Chisholm), 4460.

Trent (canal) (sub.), 1667; 1991; construction, (sub.), 3358; amendement J. A. Currie rejeté au scrutin, 4274; dommages aux terrains sur le canal de la vallée de la, (quest. Sexsmith), 4889.
Tribunal de la Haye, dépenses d'arbitrage au (sub.), 7403.
Tricentenaire de Québec (quest. Foster), 1821.
Tuberculose: congrès international à ce sujet, à Washington, le Gouvt. a-t-il envoyé des représentants (int. Perley), 1251.

UNION fédérale des colonies et de l'empire: disc. d'un projet de résol. de M. Hughes y relatif, 6734, retrait de la motion.
Upper-Prospect: brise-lames (sub.), 3421.
Usines pour expériences pour la destruction du chien de mer (sub.), 7291.
Usure: personnes poursuivies en vertu de la loi y relative (int. Staples), 508.
Uxbridge: bureau de poste, achat d'un emplacement (int. Sharpe), 189; bureau de poste (quest. S. Sharpe), 1832.

VACANCES: Mercredi des Cendres (mot. Laurier), 1395; de Pâques (mot. Laurier), 3918.
Vacances à la cour Suprême du Nouveau-Brunswick (quest. Crocket), 7015.
Vancouver: édifice public (sub)., 2214; élévateur à grain, construction (int. Cowan), 2738. maintien de l'essayerie (sub.), 7409.
Vautelet, H. E. (honoraires de), (quest Northrup), 1491.
Vétérans de 1866-67: récompense (quest. Middlebro), 3678.
Viandes: application de la loi y relative, exemptions, transport des viandes (int. Clarke) 162.
Victoria : pavillon des immigrants (sub.), 2214; améliorations au port, 2234 garde-pêche du comté (quest. Maddin), 5922; commission du pilotage (observ.), 7192.
Vieillesse: pensions, application de la loi, nombre des bénéficiaires (int. Foster), 147.
Villes canadiennes: latitude et longitude (int. Paquet), 2512.
Voies et moyens: (mot. Paterson pour comité général), 145; dépôt d'un projet de résol. modifiant le tarif douanier, 5361; adoption, 5365; dépôt, par M. Fielding, d'un bill (n° 162) y relatif, 5365, 1re et 2e l., et adoption, 5365.
Voitures automobiles: emploi des, par le dépt. des Chemins de fer (quest. Stanfield), 1820.
Vote: bureaux de, (quest. Elson), 3439.

WAGONS-POSTE (quest. Sproule), 3862.
Wake, John: dépôt, par M. McCreary, d'un projet de loi (n° 179) tendant à lui faire droit, 6179; 2e l., 6387; 3e l., 6951.
Wallberg, M.: réclamations de, (quest. S. Sharpe), 4211.
Wallace-Bridge: quai (quest. Rhodes), 2022.
Watson, R. J.: emplois (int. Sexsmith), 2280.
Welland: édifice public de, (sub.), 1600; canal (sub.), 2008, 2014; travaux publics (quest. Chisholm), 4213.
Welshpool: quai (sub.), 1740.
Westmoreland: juge de la cour du comté (quest. McAlister), 5153.
Westport: quai, coût (int. Jameson), 502.
Westville: édifice public (sub.), 1364; bureau de poste, construction (int. Crosby), 2915.
Weymouth, N.-E.: port, améliorations (observ. Jameson), 2493; changement de nom du bureau de poste (mot. Jameson pour dépôt de doc.), 3230.
Whitby: édifice public (sub.), 1471; 1599; port, projet d'acquisition (int. Hughes), 2505.
Whitehead: quai (sub.), 1740.
William-Head, quarantaine (sub.): améliorations aux édifices, ameublement. etc., 2206.
Wilmot, Mme Elizabeth: pension (sub.), 930.
Windsor: édifices publics(quest. Black), 4523.
Wingham: édifice public à (quest. Chisholm), 4884.
Winnipeg: entrepôts de la douane (sub.), 1635; édifice des postes (sub.), 1636.
Winnipeg-Beach: jetée protectrice (int. Bradbury), 353.
Woodstock (N.-B.): jeu de quilles à la salle d'armes de, (quest. Crocket), 5422.

YARMOUTH: feux du port, déplacement (observ. Jameson), 1176; quai, améliorations (sub.), 2625.
Young, W. S.: paiement de ses services (sub.), 7324.
Yukon: dépôt: par M. Aylesworth, d'un bill n° 156) modifiant la loi y relative, 5137; 2e et 3e l., 5504; ordonnances : dépôt : par M. Oliver, d'un proj. de résol. y relatif, 6188, adoption, 7421.

ZINC: dans le township d'Albermarle (int. Beattie), 1137.